

# El Automovil club



2.ª EPOCA - N.º 30

JULIO 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.—Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
- 7.—Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
- 8.—Asistencia mecánica en carretera.
- 9.—Ficha médica para primeros socorros.
- 10.—Formulario de autorización.
- 11.—Formulario para caso de accidente.

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

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

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

Nº 679370 D

valable jusqu'au  
 délivrée à M.  
 domicilié

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**  
 (First Aid Form) — Aerztliches Merkblatt

—El REAL AUTOMOVIL CLUB garantiza a todos los Clubs de esta Asociación

The REAL AUTOMOVIL CLUB of this R.

ACEPTADO (Yes/No)

Factor de Rhesus  
 Rhesus factor  
 Fecha de nacimiento  
 Date of birth

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

Firma del Médico  
 Signature of the Doctor  
 Unterschrift des Arztes

**ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME**  
**BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE**  
 (en complémentarité de la Lettre de Crédit dans les cas C) et de la Lettre de Crédit dans les cas D)  
 délivré par  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
 General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
 LE PRESIDENT

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

En caso de infracción a las leyes y reglamentos de este Carnet de Asistencia, las autoridades de policía, judiciales o administrativas, podrán imponer sanciones. La cantidad pagada más los gastos de honorarios, en pesetas y al cambio oficial.

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

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

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

**NO ES VALEDERA EN ESPAÑA**  
 Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme  
 Signature du titulaire: *A. P. ...*

**Cent francs suisses**  
**Fr. 100.-**

DM (approximativement)	92
Nouvel fr. français	113
Old Schilling	600
£ Sterling	8
Escudo	160
Fr. belge	1160
Fr. suisse	14300
Liira	83
Holl. fl.	130
Svenska kronor	160
Norske kroner	160
Danske kroner	1320
Dynars jugoslavoens	700
Dracmas	7350
Suomen markkaa	7350

**Deux cents francs suisses**  
**Fr. 200.-**

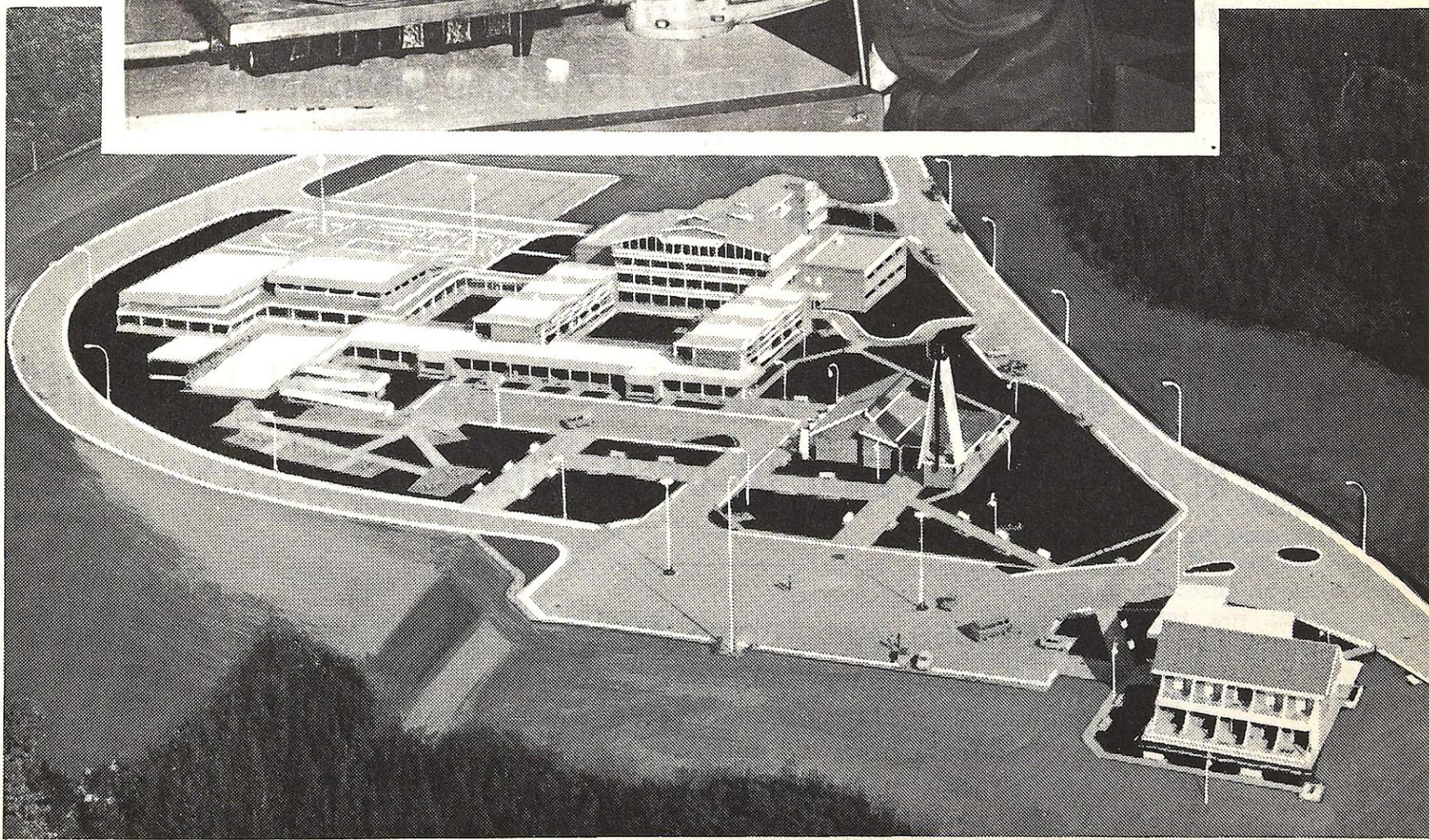
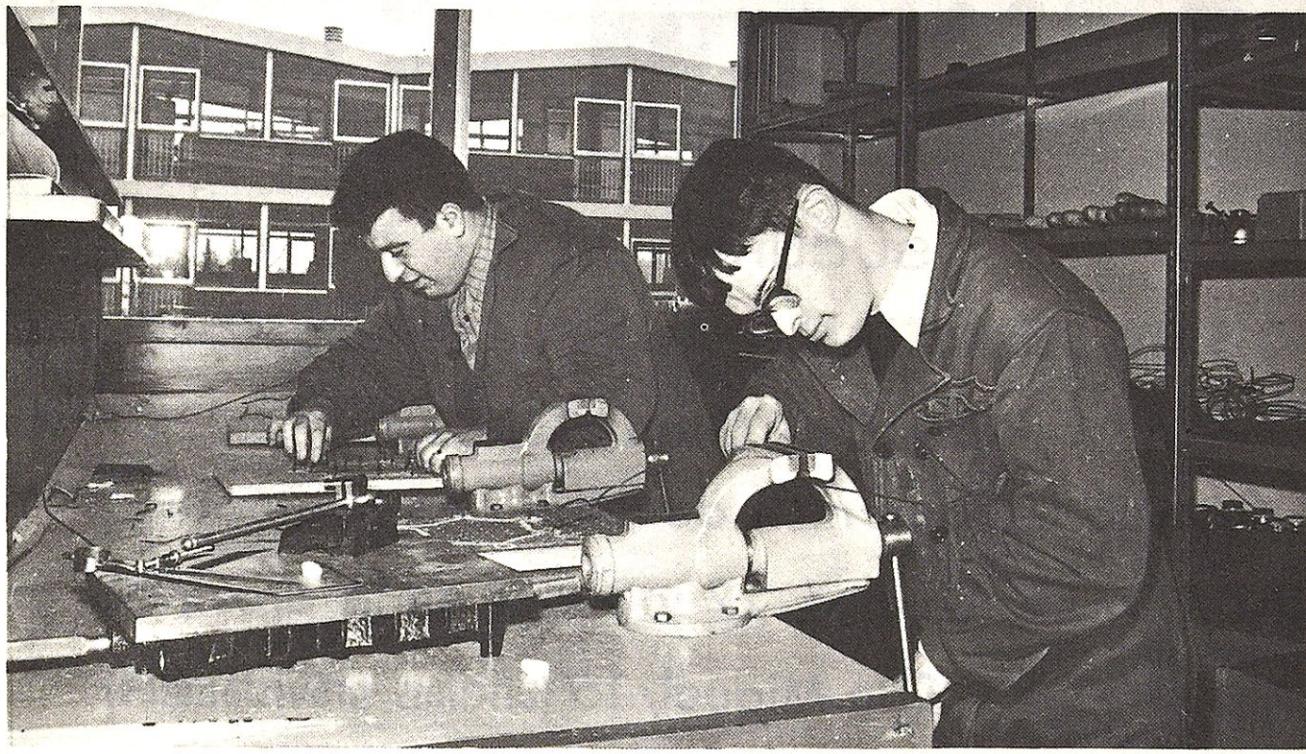
DM (approximativement)	184
Nouvel fr. français	226
Old Schilling	1200
£ Sterling	16
Escudo	320
Fr. belge	2320
Fr. suisse	28600
Liira	166
Holl. fl.	200
Svenska kronor	200
Norske kroner	200
Danske kroner	1600
Dynars jugoslavoens	800
Dracmas	8700
Suomen markkaa	8700



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



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



# 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

---

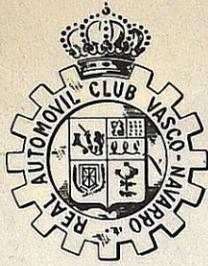
**COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO**  
**REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS**

---

## 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,— %

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



# El Automóvil Club

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

## SUMARIO

	Pág.
Mercado Común .....	3
Wembley-Méjico .....	4
Citroën C-8 .....	6
Información del Club.....	9
Sensacional victoria de Porsche en las 24 horas de Le Mans.....	9
Vigila tus ojos conductor.....	11
Normas legales de la circulación .....	12
Prevenga el robo de su coche.....	14
Rallye de coches veteranos .....	17
Luis del Olmo, vencedor del Rallye de Guipúzcoa..	19
Jorge de Bragatión, dominó claramente la III Subida a Urbasa .....	20
¿Hay demasiados automóviles? .....	23
Renault hará tres modelos R-12 con dos puertas ...	27
Pino-Ferrari .....	28
Novedades .....	30
El 127.....	32
Hace falta un convenio de seguridad.....	35
Con la copa del Príncipe Enrique .....	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: NAVARRA - El Cerco de Artajona

(Foto: F. Galle)

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

## MERCADO COMUN

La firma del acuerdo preferencial España - Mercado Común va a tener, sin duda, una honda repercusión en el ramo del automóvil. A nadie se le oculta que el automóvil es, sin duda, una de las bases en que descansa la industria mundial.

Si el acuerdo preferencial supone la reducción de los aranceles en un porcentaje, este porcentaje repercutirá en los tractores, automóviles y vehículos que se dedican al transporte así como los elementos y accesorios de estos vehículos. Por otra parte están señalados unos cupos para la importación obligatoria de dumpers, tractores, automóviles para el transporte de personas, vehículos industriales, chasis y carrocerías y partes y piezas para la fabricación en España de estos vehículos.

Todo esto hace pensar que se impone un nuevo replanteamiento en la industria del automóvil en España.

Todavía se desconoce todo el alcance de esta repercusión, pero bien estará que comiencen los estudios para conseguir una visión clara de lo que va a suponer la importación española de vehículos.

En otro orden de cosas también es preciso el análisis de lo que puede suponer para la industria automovilista española la exportación de sus vehículos.

Un pequeño ejemplo bastará para tener idea de lo que representa en la práctica el acuerdo preferencial. Si se aplica el 25 por 100 de reducción se hará sobre el 68 por 100 con lo que tendremos un 51 por 100 de derechos arancelarios. Si el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores permanece igual, el total de lo que habrá que pagar por la importación del automóvil será el 70 por 100 de su valor en la Aduana en lugar del 89 por 100 que se pagaba hasta ahora.

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

# WEMBLEY - MEJICO

**DOS CONTINENTES**

**DOS HEMISFERIOS**

**25 PAISES ATRAVESADOS**

**26.000 KILOMETROS**

**UNA EPOPEYA EN LA GLORIA  
DEL AUTOMOVILISMO**

A la hora en que el conformismo burgués reina de manera despótica, a la hora donde el confort del cuerpo es lo más importante, ¿queda todavía tiempo para la hazaña?

¿Quiénes son los descendientes de los Hillary, vencedor del Everest; Chichester, navegante solitario, atado al mástil para resistir la furia del Cabo de Hornos? ¿La gloria y el dinero son argumentos convincentes para justificar la aventura y todos los riesgos que ello entraña? No, ciertamente la primera es breve e ilusoria; el segundo, raramente de acuerdo con los inevitables peligros que ello comporta. ¿Qué motiva al hombre a realizar lo imposible?: el deporte, la necesidad de medirse con otro para conocer el límite de sus propias fuerzas.

¿Qué pensaban aquellos 200 hombres que el 18 de abril abandonaron el estadio de Wembley para realizar un increíble periplo de 26.000 kilómetros a través de Europa y América latina?

¿Qué potencia les movía para realizar esta locura haciéndoles pasar dos veces de un hemisferio al otro, conducirles por las brumas de Yugoslavia, por los solitarios hielos de la Patagonia en los altiplanos bolivianos, a la densidad de la jungla colombiana, siempre pendientes de la aguja del cronómetro?

La muchedumbre mejicana tuvo finalmente ocasión de rendir tributo de admiración a los vencedores Mikkola-Palm uniéndoles en ella a los semi-independientes Vanson - Turcat - Beprince.

Gruesas como piezas de cinco centímetros. Las primeras gotas de agua se estrellaban contra el Ford-Escort número 18, formando un pequeño barro con el polvo acumulado durante 26.000 kilómetros. La tormenta que amenazaba a Méjico desde el fin de semana había esperado a la llegada de los participantes descargando su furia sobre la caravana del rallye que atravesaba el paseo de la Reforma, para llegar al estadio Azteca, templo del deporte mejicano.

De esta forma la llegada de la más grande competición automovilista del mundo pasaba casi desapercibida para la población. Afortunadamente las nubes, una vez presenciado el espectáculo de la llegada, se retiraron permitiendo que un tímido sol cubriera de oro el estadio Azteca.

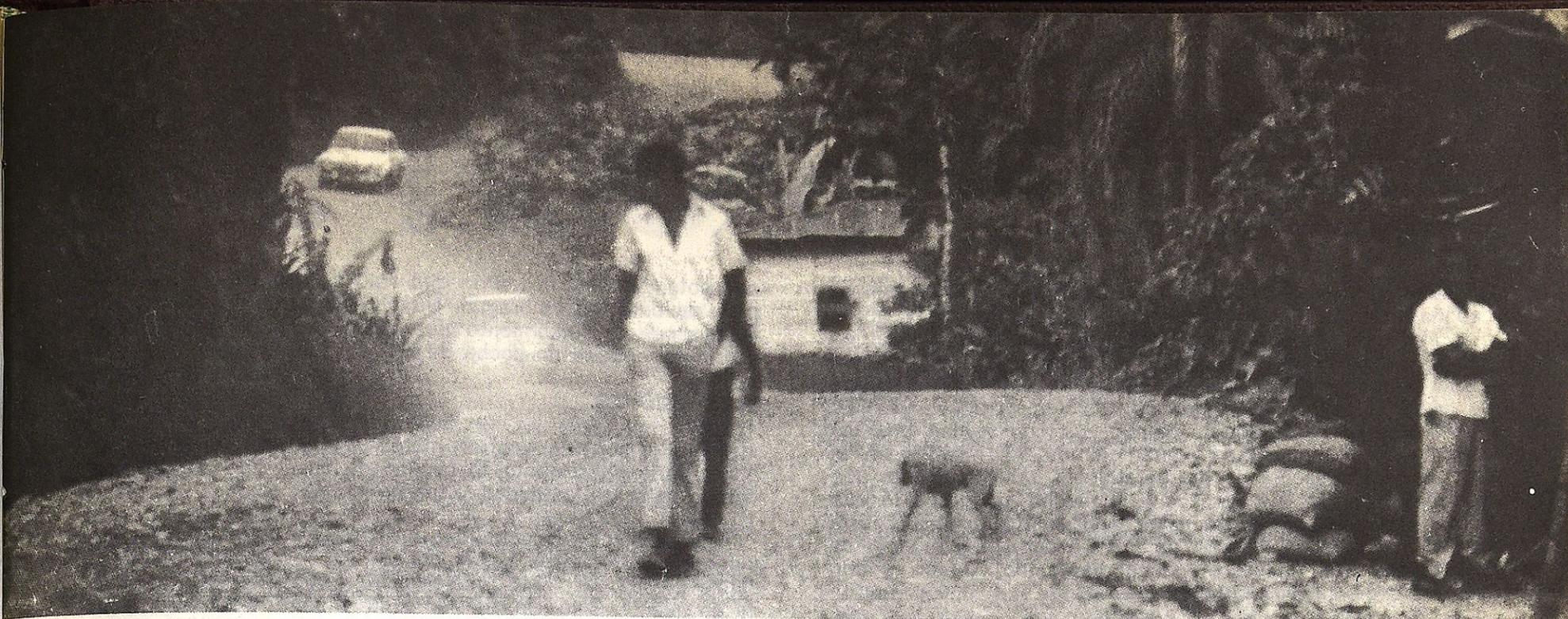
El rallye Wembley-Méjico había terminado.

A no ser por la barba, se podría creer que el rubio y rosado Hannu Mikkola y su copiloto Gunnar Palm llegaban de cumplir una temporada de descanso. Ninguna señal de fatiga, ningún júbilo excesivo y si se sacrifican al brindis tradicional de champán da la impresión que es por satisfacer a sus admiradores.

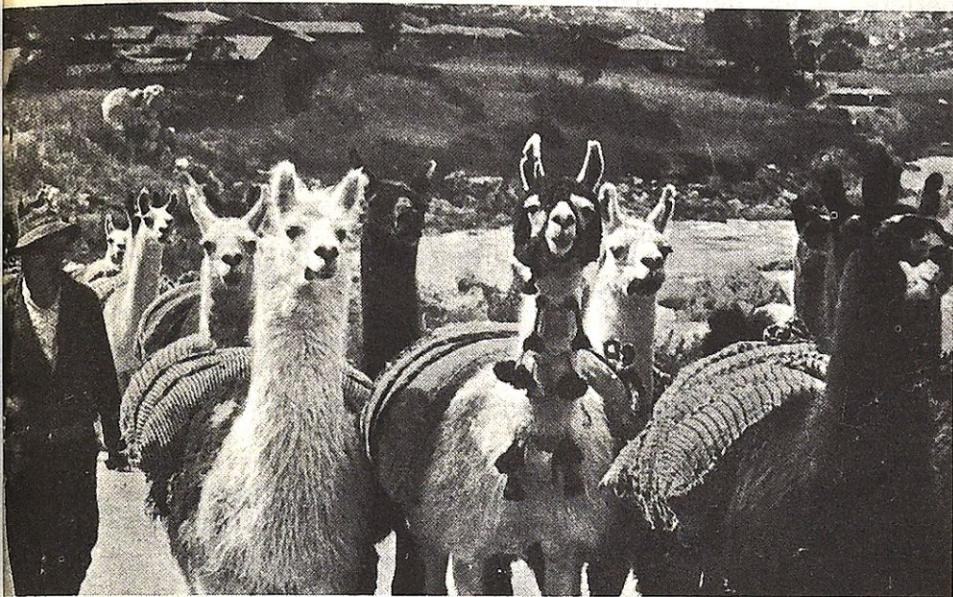
Todos demuestran una gran calma; parecen juzgar con lucidez el valor de la hazaña que acaban de lograr.

Mikkola-Palm han ganado. Son los mejores. Si Ford ha vencido es porque todo había sido preparado convenientemente de los pilotos a los mecánicos, pasando por la red de concesionarios y los reconocimientos.





Una pequeña aldea de Colombia entre Cali y Buenaventura. 150 kilómetros de camino entre las dos poblaciones; dos horas para los pilotos y de 7 a 8 para un camión.



### CLASIFICACION GENERAL

Posición	Pilotos	Coches	Penalizaciones
1	Mikkola ... ..	Ford Escort	9 h. 07'
2	Culchet . . . . .	Triumph	10 h. 25'
3	Aaltonen . . . . .	Ford Escort	10 h. 46'
4	Hopkirk ... ..	Triumph	12 h. 26'
5	Makinen ... ..	Ford Escort	14 h. 31'
6	Greaves . . . . .	Ford Escort	19 h. 31'
7	Vanson ... ..	Citroën	22 h. 03'
8	Zasada ... ..	Ford Escort	23 h. 59'
9	Redgrave . . . . .	BMC 1800	24 h. 42'
10	Miss Smith . . . .	Austin Maxi	30 h. 35'
11	Tubman ... ..	BMC 1800	24 h. 42'
12	Potapchik . . . . .	Moskvitch	34 h. 06'
13	Bendek ... ..	BMW 2002 TI	35 h. 14'
14	Channon . . . . .	Ford Cortina	36 h. 43'
15	Rees ... ..	Hillman	37 h. 50'
16	Katz ... ..	Mercedes	38 h. 05'
17	Holm . . . . .	Moskvitch	38 h. 52'
18	Mrs. Denton . . . .	BMC 1800	39 h. 16'
19	Perkins ... ..	Peugeot 404	40 h. 46'
20	Tenishev . . . . .	Moskvitch	41 h. 05'
21	Janssen ... ..	Datsum	46 h. 01'
22	Kingsley . . . . .	Austin Maxi	46 h. 25'
23	Harris ... ..	Ford Escort	66 h. 08'
24	Mme. Trautmann.	Citroën	—
25	Hemsley . . . . .	Peugeot	—
26	Coltelsoni . . . . .	Citroën	—

### CLASIFICACION INDEPENDIENTE

1	Vanson-Turcat-Leprince ... ..	Citroën DS 21
2	Redgrave-Cooper-Freeborough ...	Morris 1800
3	Tubman-Welinsky-Mac Auley . . .	Austin 1800

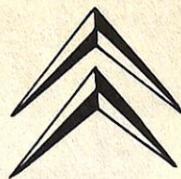
### COPA FEMENINA

1	Mmes. Smith-Watson-Derolland ..	Austin Maxi
2	Mmes. Denton-Wright-Grelin . . .	Morris 1800
3	Mmes. Trautmann-Perrier ... ..	DS 21

## BANCO DE PRUEBAS

**Cualidades: Buenos frenos. Estabilidad.**

**Escaso consumo. Confort. Buenos detalles.**



# CITR

Aunque ha sido lanzado el rumor de la fabricación en España del Citroën DS 21, mejor será mirar el presente que el futuro, y el presente de esta marca es ahora, en España, el C-8. Este coche supone un paso más hacia el concepto cada vez más refinado del automóvil; un abandono de aquel primitivo rusticismo del 2 CV que todavía pervive en el modelo básico de la marca. Bien es verdad que las características esenciales siguen siendo las mismas en el C-8, pero la variación de los detalles es tan importante que la similitud entre él y un 2 CV es mucho menor de lo que pudiera pensarse. Por otra parte, el C-8 supone una ruptura con el concepto «utilitario» de los Citroën. Este modelo es una berlina con maletero independiente, de 602 cc. y con un precio de 106.909 pesetas.

### EL MOTOR DEL DYNAM

Sobre la planta motriz y transmisión de este coche no hay necesidad de extenderse mucho, ya que se trata del mismo motor y caja de cambios que equipa el ya conocido Dynam. El primero, pese a lo que digan los catálogos, no viene con una compresión de 9:1, sino de 8,5:1, con lo cual la potencia de 32 CV DIN nos parece ligeramente sospechosa; más bien creemos que se pierden unos dos caballos. No obstante, el rendimiento de este motor con relación a su cilindrada es excelente, aun al precio de una gran pérdida de flexibilidad que obliga a ir en un régimen de vueltas elevado, con frecuente utilización de la 2.ª marcha en la ciudad y escaso empleo de la 4.ª, a no ser en carretera abierta. Pese a ello, el consumo es discreto, y osciló entre 8,5 y 9,5 litros en la ciudad y 6,5 a 7,5 en carretera, según el tipo de conducción y altitud a la que se conduzca.

Con relación al motor, a su lubricación concretamente, es necesario admitir el cambio del aceite no detergente por un multigrado 20W/40.

### MEJORAS DE TRANSMISION

Ya indicamos que la caja de cambios es la del Dynam, con cuatro relaciones de avance, con sincronización solamente en las tres superiores, y relaciones muy abiertas. El desarrollo final, con el grupo cónico 8/31, es de 21,7 Kms/h. a 1000 r. p. m. Se ha mejorado la palanca de cambios, que queda ahora en una posición más cómoda para el conductor y que puede ser accionada más fácilmente.

El gran volante de inercia de estos modelos hace que haya que revolucionar el motor antes de arrancar, si no se quiere salir a saltos. En los cambios de velocidad se si-

que notando un fuerte tirón que sólo se suaviza con un empleo racional del embrague. No obstante esto, ya hemos indicado que el rendimiento del coche es mejor de lo que cabría esperar de un coche de 602 cc.

### PRESTACIONES

Pese a ser idéntico el motor al Dynam, la puesta a punto varía ligeramente. El avance de encendido del C-8 favorece más la elasticidad y los regímenes bajos y medios.

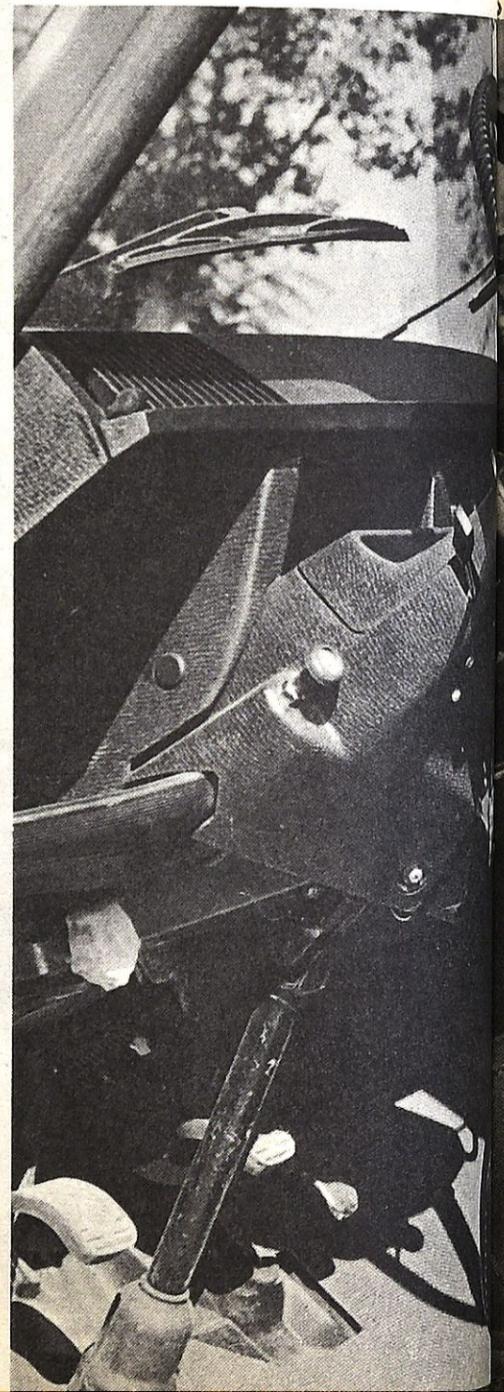
Las prestaciones obtenidas durante la prueba son las siguientes: 400 metros salida parada, 25" 6/10; 1.000 metros salida parada, 46" 2/10. Aceleración: 1.000 metros, con salida en cuarta, a 40 Kms/h, 49" 3/10. Kilómetro lanzado, tras 1.000 metros con salida parada, 32" 6/10. Velocidad máxima 118,1 Kms/h.

Salvo algunos aspectos de la aceleración las prestaciones y, especialmente, la velocidad punta del C-8 son superiores a los del Dynam, con toda seguridad debido a la mejor aerodinámica de velocidad. Al nivel del mar, suponemos que cogerá fácilmente los 120 Kms/h.

Pero lo mejor de todo en el C-8 (también en el Dynam) es que una velocidad de crucero de 115 Kms/h., se puede mantener a un régimen de 5.300 r. p. m., bastante elevado, pero que el coche aguante durante períodos prolongados, aunque, por bien del consumo y de la mecánica sea mejor mantenerlo a 10 Kms/h. menos, funcionando solamente el primer cuerpo del carburador.

### FRENOS DE DISCO Y BARRA ESTABILIZADORA

En el bastidor del C-8 tenemos las principales novedades



# OËN C-8

**Defectos: Dirección dura.**

**Poca elasticidad del motor.**

**Primera no sincronizada.**

des del modelo, con la adopción de los frenos de disco delanteros y la barra estabilizadora, también delantera. También hay otra novedad en la posición del volante, ligeramente más vertical, gracias al empleo de una junta cardánica.

La suspensión, como siempre, es de amplísimo desplazamiento con amortiguadores horizontales que han suprimido casi por completo el movimiento de galope. El efecto de la barra estabilizadora delantera incorporada en el C-8 es muy apreciable, sobre todo en las curvas tomadas despacio, circunstancia en que el coche se acuerda muy poco, mientras que los restantes Citroën ya comienzan a ponerse escandalosamente de medio lado. Si se apura al límite la estabilidad, el C-8 sí se acuesta, pero todavía bastante menos que los otros modelos de la firma. La ventaja, desde luego, es apreciable, no tanto en la adherencia final, buena de todos ellos, sino en el confort y en la facilidad de conducción.

Pero la mejora sensacional de este modelo son sus frenos de disco. Los delanteros, únicos con este sistema, van a la salida del diferencial y son de un diámetro bastante generoso —24,4 centímetros— para el peso del coche. Su efecto es particularmente sensible en las velocidades medias y altas, en las que proporciona una deceleración eficazísima sin necesidad de un esfuerzo importante en el pedal, el cual no tiene ningún punto muerto en su recorrido; baja un centímetro, apoya y no baja más, de forma que la potencia de frenado se regula con la presión sobre este punto, no por medio del recorrido. En cambio, a marchas lentas y en ciudad, da la sensación extraña de frenar poco, lo cual se debe, sobre todo, al empleo de unas pastillas duras.

## CARROCERIA DE TURISMO

Otra novedad, no ya mecánica, es la carrocería. Ciertamente, conserva todo el estilo del Dynam, pero no pueden compararse en cuanto a refinamiento de línea. El C-8 es un auténtico turismo. Al suprimir la puerta trasera, se quita la posibilidad de meter grandes bultos, pero el maletero sigue siendo grande, y muy accesible.

Los asientos también parecen más cómodos que los de su modelo precedente, el Dynam; comodidad que se aprecia más en el puesto de conducción, por conjugarse con la mejor postura al volante.

Pero donde hay mayores innovaciones es en el salpicadero, con muy buena ventilación directa y una calefacción eficazísima, y un detalle que pueden envidiar otros coches más caros: regulación de la intensidad de la luz del cuadro por medio de un reostato. Ahora el C-8 lleva el arranque en la misma llave de contacto, que además opera de antirrobo. Las ráfagas de luz larga, interruptor de encendido y palanca de intermitencias, completa un cuadro que es bastante completo y de un diseño muy original.

Por otra parte, las puertas delanteras llevan cristales descendentes, novedad para el modelo español, con un trozo trapezoidal fijo por delante. Detrás, los cristales siguen siendo deslizantes.

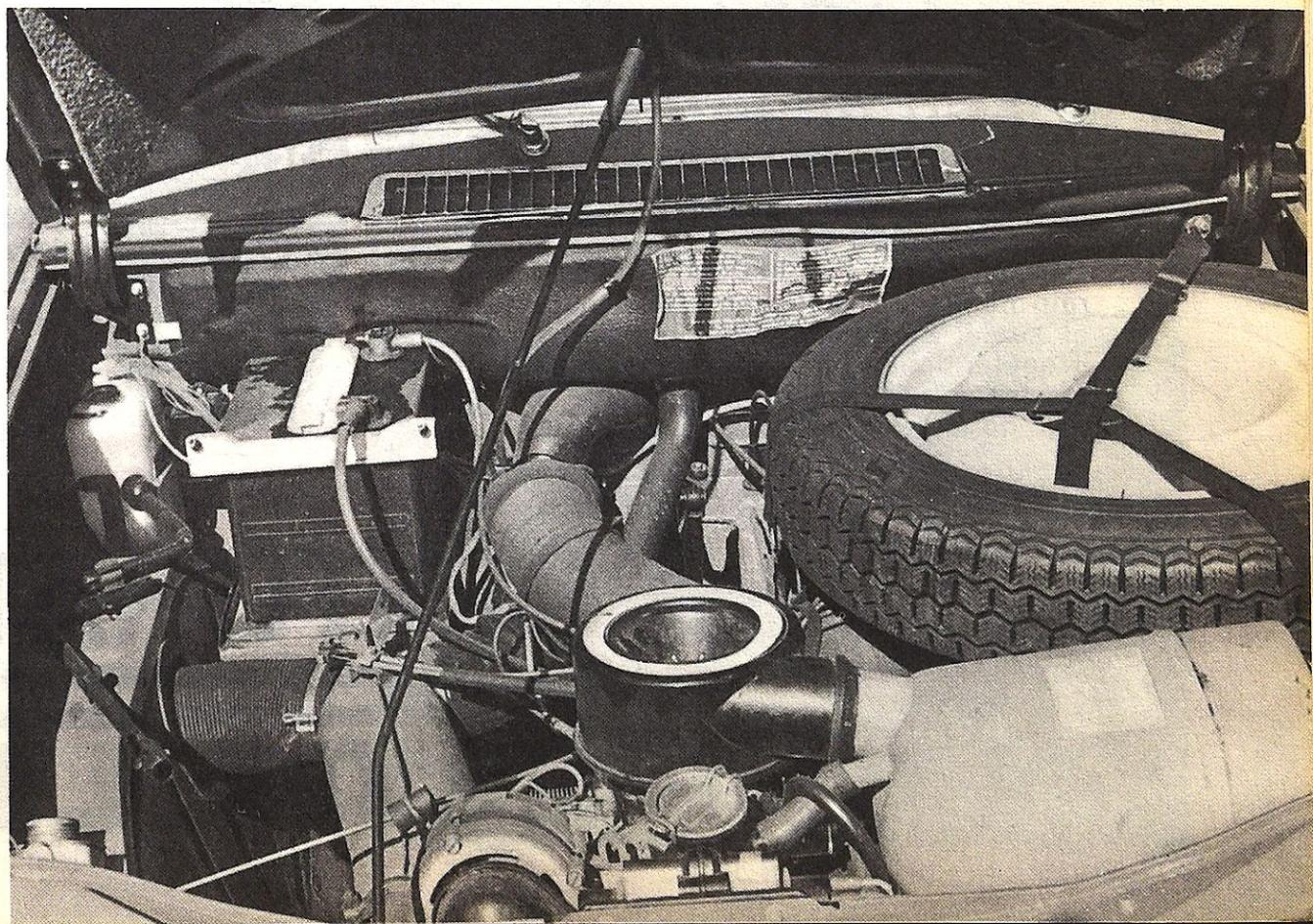
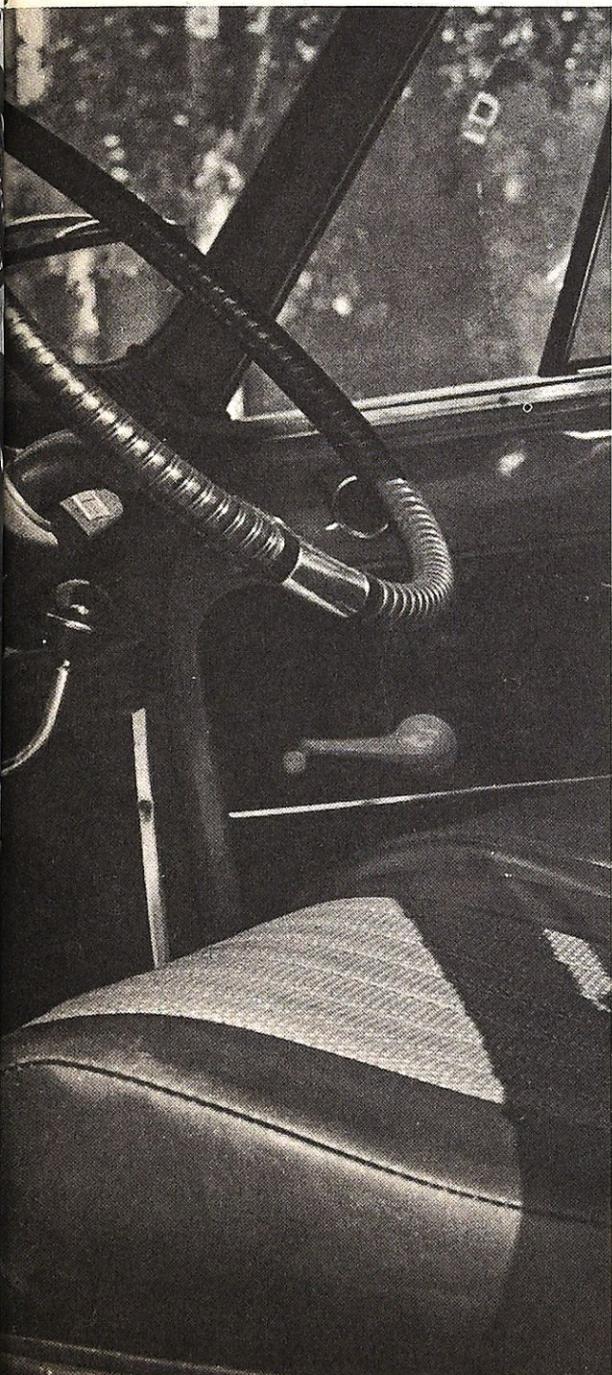
También se dispone en el interior del coche de una doble guantera descubierta, y bolsas laterales en los asientos. Esta disponibilidad de espacio para llevar objetos se completa con una amplísima bandeja posterior.

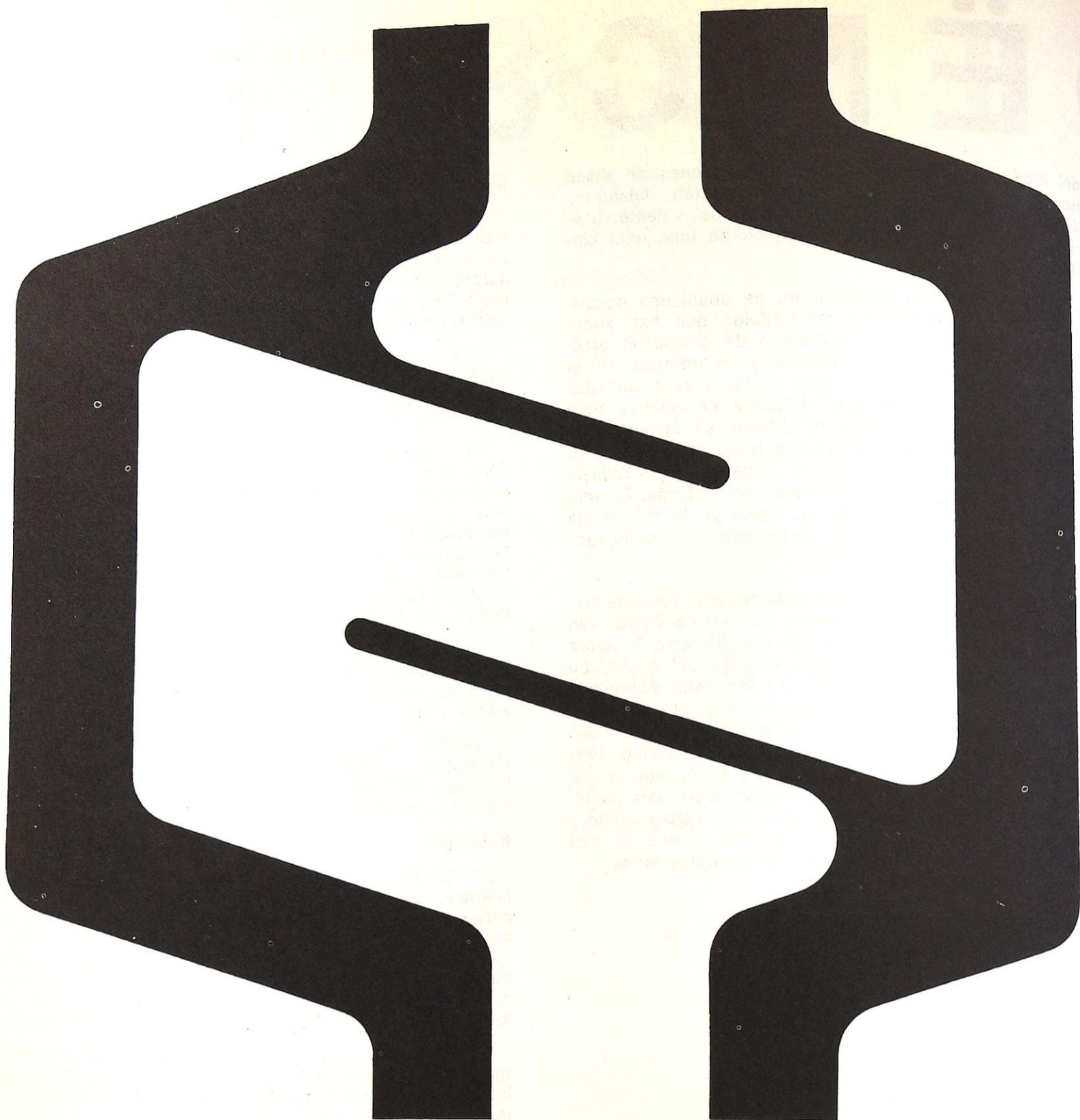
## RESUMEN

El C-8 es una berlina de turismo que, a pesar de su cilindrada, admite comparación con vehículos vez y media superiores en cubicaje. Como únicos reparos de importancia podemos señalar la dureza de su dirección y la falta de elasticidad del motor. A cambio, ofrece un indudable confort, buena economía de combustible, una velocidad de cruce más que suficiente, excelente estabilidad y frenos y una serie de pequeños detalles muy agradables e inteligentes.

Por lo demás, su precio —el eterno caballo de batalla en todo modelo— es cuestión de que cada cual valore. Desde luego, un usuario de Citroën suele quedar contento con la marca; y en este modelo tiene, de momento, la culminación de lo que la factoría de Vigo ofrece.

(Motor Press)





**¿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**

## NECROLOGICAS

Debemos registrar el fallecimiento de los siguientes asociados:

Don José A. Hurtado de Sarachi, don Modesto de la Cuesta Obinea, don Félix Mayor Altamira y don Félix Muelas Echave.

A sus familiares les enviamos la expresión de nuestra condolencia.

## HORARIO DE OFICINAS

Como es costumbre, durante la Semana Grande estas oficinas permanecerán abiertas únicamente de 9,30 a 1 de la tarde.

## SENSACIONAL VICTORIA DE PORSCHE EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

EL ALEMAN HERMANN Y EL INGLES ATTWOOD, LOGRARON EL TRIUNFO

MUCHOS ABANDONOS, Y ACCIDENTES Y DOS COMISARIOS MUERTOS

Hans Hermann gritaba de gozo: «Ya tengo mi victoria en Le Mans. Se la he procurado a Porsche». Todo esto lo decía Hans en medio de una auténtica lluvia de champán al finalizar las clásicas 24 Horas, una de las competiciones más encarnizadas y competidas que se dan en el automovilismo.

Para Hans Herman era cuestión de amor propio. El año pasado estuvo a punto de alcanzar la victoria, sin lograrlo a última hora. En esta ocasión se esforzó al máximo por conseguirlo. El alemán Hans Hermann junto con el inglés Richard Atwood conseguían la primera victoria para Porsche en las 24 Horas de Le Mans.

Veintiocho coches quedaban en competición cuando nació el nuevo día, de los 51 que tomaron la salida. Sólo 16 coches la terminarían. La lluvia fue el principal enemigo de todos, provocando una serie de accidentes que trajo como consecuencia la muerte de dos comisarios, cuando el Ferrari que pilotaba el belga Jacky Ickx —ganador en 1969— tras un frenazo en el llamado «virage ralentisseus» quedaba con las ruedas bloqueadas yendo contra las barreras y saltándolas. El conductor quedó ileso y ni se dio cuenta que su máquina había aplastado a dos comisarios de la carrera...

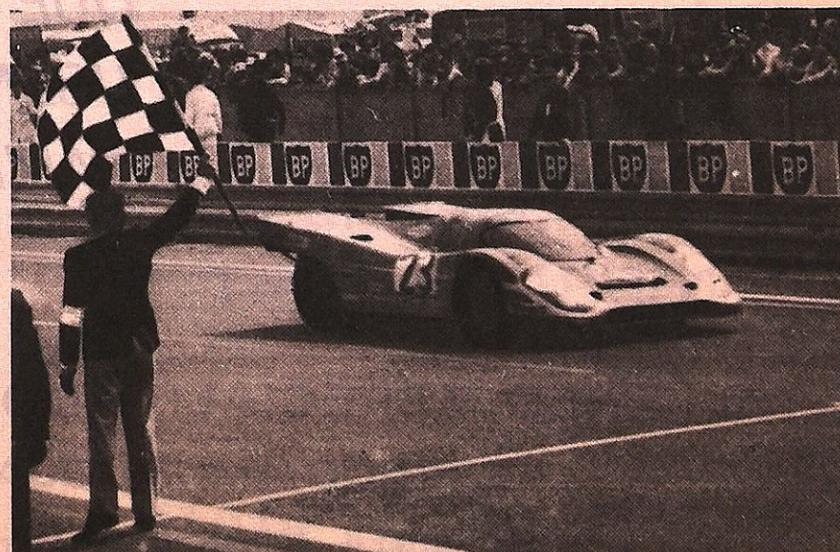
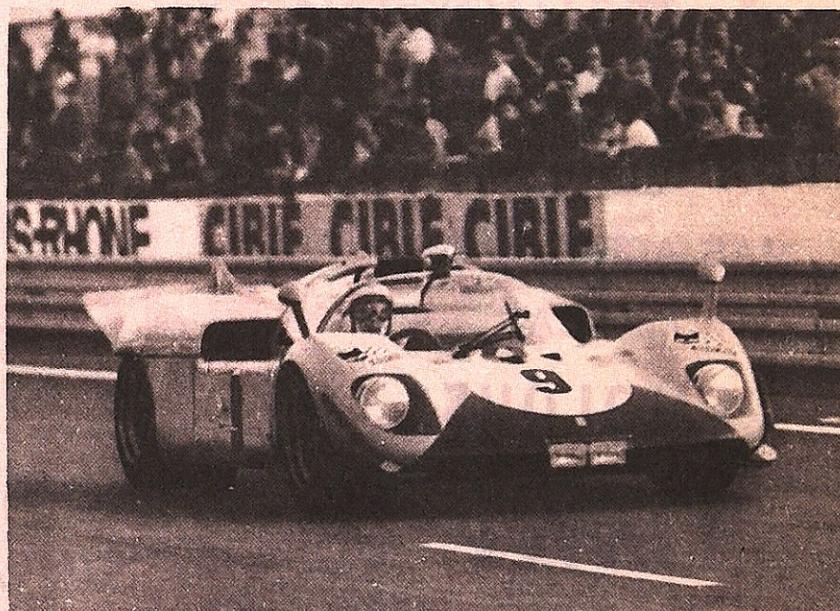
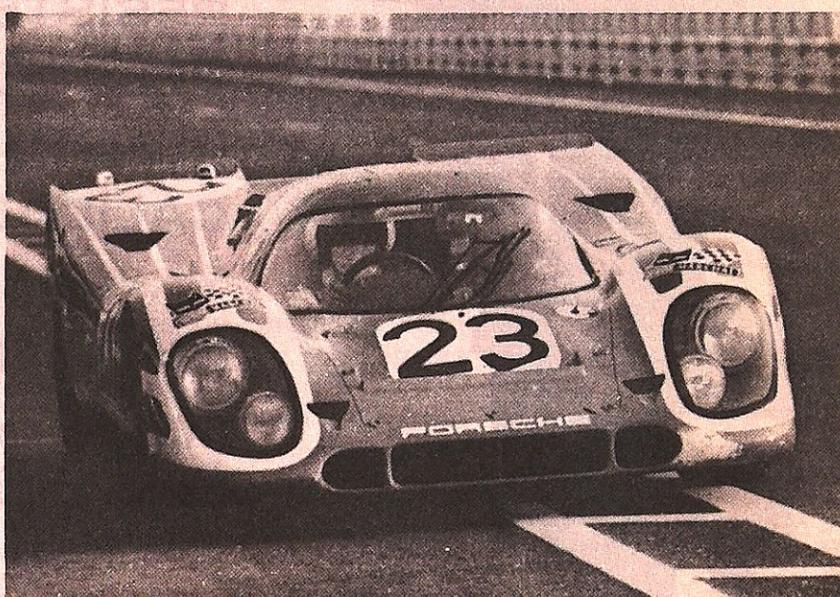
A causa de la niebla y del agua otro Ferrari, conducido por los españoles Juncadella-Juan Fernández, se veía obligado a abandonar. Todo ello dejó expedito el camino de la victoria de los Porsche. Porque de la misma forma que los Ferrari, los Matra franceses se vieron obligados a retirarse por diversos motivos.

Nadie les podía quitar ya la victoria a Hermann y Atwood. Detrás de ellos se clasificaron:

2. Larrousse - Khausen (Porsche 917), 4.541,950, con una medida de 4.189-248.
3. Linsmarko (Porsche 908), 4.502,700.
4. Josey - Bucknum (Ferrari 512 S), 4.209-600.
5. De Fierland-Walker (Ferrari 512 S), 4.103-520.
6. Ballot Lena - Chasseuil (Porsche 914-6), 3.834-260.
7. Kremer-Kob (Porsche 911 S), 3.790-630.

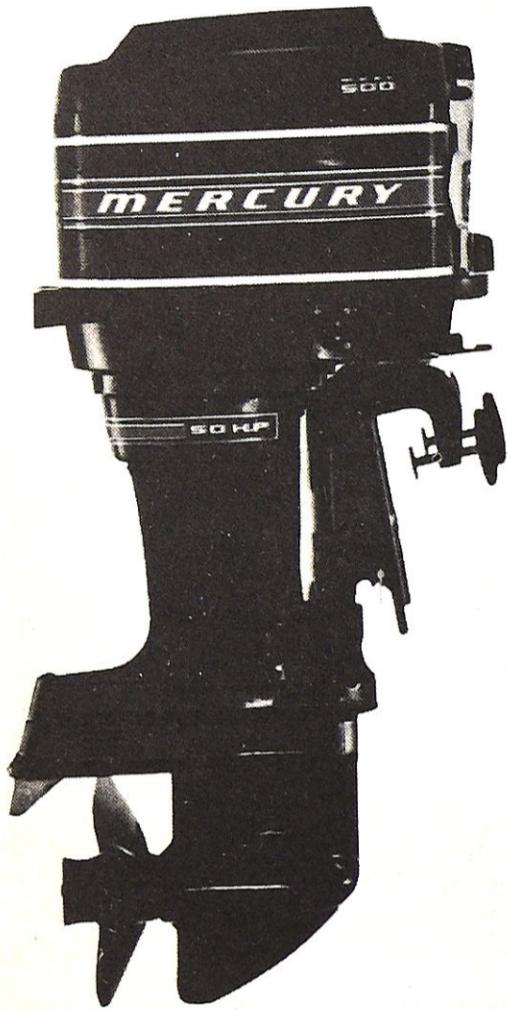
Como se ve, Porsche ha sentado sus reales, por vez primera, en la edición de las «24 Horas de Le Mans».

Pero sin embargo, el record de la distancia, en posesión del equipo Ickx-Oliver (con Ford GT 40), 4.998 kilómetros, media de 208,250 kilómetros, desde el año pasado, no ha sido batido hoy.



SECCION NAUTICA  
**TALLERES AREVALO**

AGENCIA OFICIAL DE MERCURI, BRITISH SEAGULL y TOMOS



**MERCURY 70**

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

RESISTENCIA  
VELOCIDAD  
RENDIMIENTO  
CALIDAD  
Y...

**UN BUEN SERVICIO POST-VENTA**

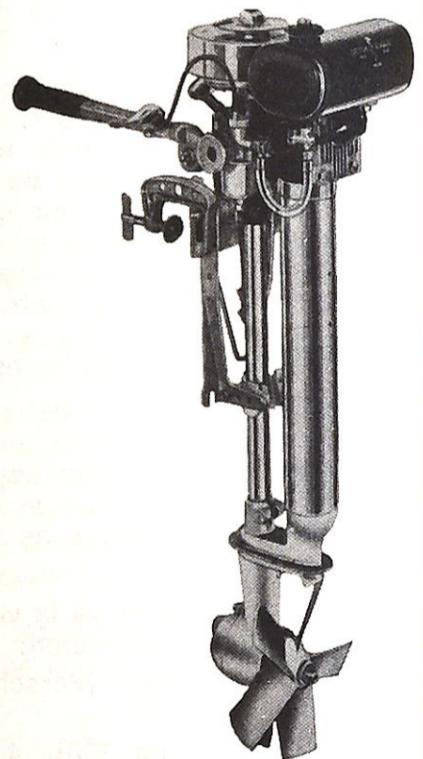
(Récord de RESISTENCIA MUNDIAL: 80.000 kms. sin  
parar, durante 68 3/4 días a una velocidad media  
48,5 kms. hora.)

EMBARCACIONES  
DE LAS  
MAS ACREDITADAS  
MARCAS  
REMOLQUES  
IMAP



**BRITISH  
SEAGULL**

EL AUXILIAR  
SIN AVERIAS  
QUE QUIZAS LO  
USEN SUS NIETOS  
TAMBIEN

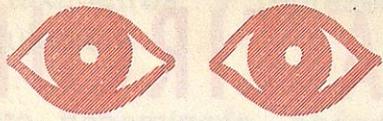


TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO**

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 24305 - **SAN SEBASTIAN**

# Vigila Tus Conductor



Hace días leíamos en la Prensa que los índices de accidentes de tráfico siguen en línea ascendente. Diariamente vemos cómo las páginas de sucesos nos ponen el alma en vilo. Raro es el día que no sucede algo trágico en nuestras carreteras. Incluso en los pueblos pequeños se observa una reiterada y peligrosa repetición de los accidentes de tráfico, a pesar de la constante y eficaz misión de los agentes de vigilancia en carretera. A estos hombres hay mucho que agradecer, por su infatigable tarea de control, consejo, enseñanza y naturalmente por su rigidez y ecuanimidad cuando hay que aplicar la Ley a incontrolables infractores de las normas de circulación.

¿Para cuándo la disminución de los índices de frecuencia de accidentes en las calles, en las curvas de escasa visibilidad, en los cruces de carreteras y en los cambios de rasante? Es un hecho incuestionable que los censos motorizados del parque nacional, van in crescendo, mientras gran parte de las carreteras no disponen todavía de espacio vital para descongestionar los empujones de tráfico.

Pero también es cierto que muchos accidentes no son imputables a imprudencias esporádicas propiamente dichas. Tampoco pueden imputarse a la premura de espacio en las carreteras. Al hablar de imprudencias nos estamos refiriendo única y exclusivamente a inexperiencia, bisoñez o desconocimiento de las normas de tráfico por parte de los conductores. Porque imprudencia también la es al fin y al cabo —con premeditación y alevosía— la que comete quien o quienes se deciden a pilotar un coche sin antes someterse a un reconocimiento médico a fondo, mejor dicho, sin acudir antes al oculista, dado que el certificado médico ya es indispensable para obtener el carnet de conducir.

Todo chófer debiera visitar al oculista. A veces nos echamos a temblar viendo a algunos usuarios de vehículos con gafas ahumadas. Cabe pensar que gran parte de esos usuarios las necesitan por prescripción facultativa. En este caso nada más correcto que las usen. Pero es que también hay quienes las llevan por snobismo, que como las modas, son contagiosos. Las molestias que advierten en sus ojos puede que no sean debidas al cansancio o al sueño. Quizás obedezcan a causas más serias y complejas. Y en vez de cristales azules o verdes lo que necesitan son lentes graduadas previamente prescritas por el oculista.

Una vista sana y en perfecto estado, es imprescindible para cuantos conducen vehículos, sean éstos de pequeño o gran tonelaje, camiones o turismos, tractores o motocicletas. De nada importa tener buenos reflejos y ser expertos conocedores de las normas de tráfico, si el nervio óptico no responde adecuadamente. Sería interesante formalizar reconocimientos visuales a cuantos han tenido la desgracia de sufrir percances de tráfico. A buen seguro que se obtendrían datos espeluznantes.

El conductor de un vehículo a motor debe tener ante todo una perfecta salud visual. Caso de advertir algún síntoma anormal, lo primero que tiene que hacer es visitar al oculista. La vista es quien primero delata las anomalías del organismo. Unos ojos sanos o corregidos son la mejor garantía para cuantos llevan un volante en sus manos. Un volante y miles de vidas humanas, que inocentemente se confían en los que pilotan esos vehículos.

Prevenir antes que lamentar. Nunca mejor aplicado esto como en el caso que nos ocupa.

José Piñeiro Ares.

**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

# UNA OBRA ESPERADA: NORMAS LEGALES DE LA CIRCULACION

Por José Ayestarán

La Editorial Aranzadi ha presentado una obra que era esperada por todos cuantos en nuestra profesión estamos relacionados, en mayor o menor grado, con el automóvil. Nos referimos a la obra «NORMAS LEGALES DE LA CIRCULACION», de Julio de la Guardia, que recoge todas las disposiciones de los diversos Ministerios, relativas a todos los factores que intervienen en la circulación: hombre, vía y vehículo.

Se trata de un volumen de 764 páginas, en el que Julio de la Guardia ha demostrado un profundo dominio de esta materia, hoy tan compleja, recogiendo de manera exhaustiva, y ordenándolas, una serie de normas que se encontraban dispersas. Pretender recoger ordenadamente la multitud de disposiciones que al respecto han promulgado los Ministerios de la Gobernación, Industria, Comercio, Hacienda, Obras Públicas, Justicia, etc., es trabajo arduo y laborioso. El autor lo ha abordado y, a nuestro modesto entender, con rotundo

éxito. Porque no sólo se han referenciado en la obra que contemplamos todas las Leyes, Decretos, Ordenes Ministeriales y Resoluciones dictadas sobre el particular, sino que además, en un alarde de divulgación y orientación, el autor publica en su libro circulares y escritos-circulares cursados por los diferentes Organismos relacionados con la materia: Jefatura Central de Tráfico, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas, etc. La mayoría de las disposiciones han sido transcritas, y las que no lo han sido, se han mencionado, incluso haciendo en algunas una breve síntesis o resumen de su contenido.

El libro, prologado por el Excmo. Sr. D. Antonio Hernández Gil, catedrático de Derecho Civil, consta de tres partes: la primera dedicada al Código de la Circulación —actualizándolo hasta el 31 de diciembre de 1969— y sus Anexos (cuadro de multas; carreras y concursos de automóviles; cir-

DIVISIONES  
Y  
MUEBLES  
METALICOS



exclusiva para Guipúzcoa:

**CASA NERECAN**

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 10356

culación de turismos procedentes de naciones no adheridas al Convenio Internacional de París; señales; Reglamento para la aprobación y verificación de aparatos taxímetros; y representaciones gráficas de la circulación).

La segunda parte, denominada «Apéndices», es la más extensa, y comienza recogiendo la Ley 47/1959, por la que se regula la competencia en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera en el territorio nacional; y continúa con las Disposiciones sobre organización y funciones de la Dirección General de la Jefatura de Tráfico, Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Industria. Vienen después unas disposiciones sobre la circulación en Alava, Navarra y Sahara, para pasar seguidamente a las que regulan el funcionamiento de las Escuelas de Conductores y las competiciones deportivas, y a continuación a las que se ocupan de las matriculaciones de automóviles en sus diversas modalidades (procedimientos generales, automóviles pertenecientes al Cuerpo Diplomático, remolques y semi-remolques, vehículos oficiales, automóviles reconstruidos, vehículos en régimen de importación temporal adscritos a obras y servicios de interés nacional, cambio de permisos de circulación y conducción expedidos en la Guinea Ecuatorial e Ifni, y matrícula turística). Tras unas circulares de la Jefatura Central de Tráfico sobre duplicados de permisos de circulación, bajas de vehículos, maquinaria no matriculable, transferencia de vehículos, permisos temporales de circulación y permisos de circulación en prueba y transporte de vehículos, se reseñan diversas disposiciones sobre reconocimiento de las condiciones técnicas de determinados vehículos; alumbrado; cinturones de seguridad; humos, ruidos y perturbaciones parásitas; cambio de bastidor y motor en automóviles; ciclomotores; vehículos de dos ruedas; automóviles de alquiler; utilización de automóviles particulares en servicios oficiales; vehículos abandonados; y garajes (precios, tarifas y responsabilidades).

Seguidamente son contemplados todos los preceptos legales que atañen a un tema tan impor-

tante como es el de las ventas a plazos, para entrar a continuación en las siguientes cuestiones: maquinaria agrícola; hipoteca mobiliaria de automóviles; registro administrativo de automóviles; pesos y dimensiones máximos de los vehículos; transporte de personas en vehículos de mercancías; distintivo en los vehículos dedicados al transporte de mercancías; permisos de conducción (normales y militares); automovilismo militar; carreteras (ordinarias y de peaje); obras en carreteras y travesías; pasos a nivel; rótulos y publicidad; paseo de personas por carreteras; rodaje de escenas cinematográficas en carreteras; importación de automóviles y célula de identificación fiscal. Seguidamente se recogen las normas sobre las diferentes tasas e impuestos, y sobre los Seguro Obligatorio y Voluntario de Automóviles, y Obligatorio de Viajeros, para terminar esta segunda parte con disposiciones oficiales sobre enseñanza de reglas de circulación en las escuelas primarias, parques infantiles de tráfico, traslado de cadáveres, estadísticas, etc., sin omitir recoger las disposiciones del Código Penal relacionadas con la materia que nos ocupa, así como la Exposición de Motivos y las Disposiciones adicionales y derogatorias de la Ley 3/1967 que modificó parcialmente el Código Penal (y la Ley de Enjuiciamiento Criminal) y especialmente lo referente a los delitos contra la seguridad del tráfico.

La tercera y última parte se dedica a reseñar otras disposiciones de interés, transcribiendo únicamente aquello que no se ha incorporado, en la parte primera, al Código de la Circulación y sus Anexos.

Finaliza el libro con dos índices: el primero, analítico; y el segundo, cronológico de disposiciones, que facilitan el trabajo del consultor.

No nos queda sino felicitar al Sr. de la Guardia por este magnífico trabajo, fruto de su competencia profesional en la materia, y al mismo tiempo recomendar la obra, como medio consultivo, a todos los juristas, Organismos, Entidades y personas relacionados con esta especialidad.



- 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

UN MENSAJE  
DE SEGURIDAD

# PREVENGA EL ROBO DE SU COCHE

Por un momento vamos a hacer una suposición. Usted es un ladrón de coches y tiene para elegir dos coches idénticos.

El coche número uno tiene echadas las cerraduras de las puertas y las ventanillas están cuidadosamente cerradas. El coche número dos no tiene echadas las cerraduras y tiene puesta la llave de contacto.

¿Qué coche elegiría Vd.?

Por supuesto, el coche número dos hace su labor mucho más fácil. Pero, ¿quién la hace verdaderamente fácil? Su dueño. El deja las llaves en el contacto y la cerradura de las puertas sin echar. Aparca en calles oscuras donde los ladrones pueden hacer su trabajo sin interrupción, o deja tentadores objetos de valor a la vista en los asientos o en el estante trasero del coche.

Otra forma con la que los conductores ayudan a los ladrones es «escondiendo» sus llaves en alguna parte del coche. Los ladrones se lo saben todo sobre esos sitios como son debajo de los parasoles, en la guantera, o bajo la esterilla de goma. Sólo le lleva un segundo a un ladrón el encontrar las llaves así escondidas. Pero puede llevar mucho tiempo el recobrar su coche robado.

Los robos de coches van siendo más frecuentes cada año a medida que los automóviles salen de las cadenas de fábrica. En los dos últimos años ha habido en España un aumento del 40 por 100 en el número de robos de vehículos.

En el año 1968, hubo más de 24.000 robos de vehículos, de los cuales 6.886 en Madrid, con un promedio de 19 diarios, llegando en algunos meses a más de un vehículo por hora.

## MAS PROBABILIDADES DE ACCIDENTE

Las estadísticas indican el hecho de que la mayoría de los ladrones de coches son jóvenes de menos de 25 años. Son jóvenes que roban un coche bajo un impulso cuando ven una llave puesta en el contacto. «Lo volveremos a dejar» son con frecuencia sus palabras cuando «toman prestado» un coche. Algunas veces estos jóvenes abandonan el coche que han robado. Pero otras veces no pueden; lo destrozan. Las estadísticas prueban también que un coche robado tiene **200 veces** más probabilidades de verse implicado en un accidente que otro que sea conducido legítimamente.

Los accidentes significan pérdidas materiales, pero también significan lesiones y muertes. La policía de tráfico, cuando localiza un coche robado, se ve a veces implicada en una persecución, a gran velocidad que puede poner en peligro la vida de inocentes peatones, de otros conductores y de la misma policía.

## LADRON OCASIONAL Y LADRON PROFESIONAL

¿Por qué roban coches los jóvenes? Pudiera ser por el status en que está situado el automóvil en la sociedad motorizada de hoy día. Tal vez sea la consecuencia de un «desafío» o de un deseo de aventura de estos jóvenes. De

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-28723

**SAN SEBASTIAN**

## TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

**MAXIMA GARANTIA**

**BUEN SERVICIO**

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación  
y control de servicios

Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

**SAN SEBASTIAN**

todas formas ellos eligen su coche porque Vd. lo ha puesto fácil para ellos. Cuando en un aparcamiento ven una puerta abierta o un coche en la oscuridad, se sienten tentados. Si las llaves están puestas y el motor en marcha, la cosa es mucho más fácil. Cuando Vd. se da cuenta de su imprudencia ya es demasiado tarde.

El porcentaje restante de robos de coches —los perpetrados por los llamados ladrones profesionales— no es grande. Sin embargo estos coches no se recuperan dentro del breve plazo en que son recuperados los demás. Pueden ser desmantelados y vendidos como «piezas usadas».

El ladrón profesional mira una serie de cosas cuando roba un automóvil. Elige los modelos de más valor pero prefiere, por supuesto, poder entrar fácilmente en el coche y se fija mucho en si las puertas están abiertas y si la llave de contacto está puesta.

La mejor forma de prevenir el robo de su vehículo es ponerse en el lugar del ladrón cuando Vd. se prepare para aparcar su coche. Puede ser la diferencia entre encontrar su coche donde lo dejó y en descubrir que su coche y los objetos de valor dejados dentro de él han desaparecido.

### CONSEJOS

- Cuando busque un sitio para estacionar, trate de encontrar una zona que esté bien iluminada.
- Cuando aparque, guarde todos los objetos de valor dentro del baúl, o por lo menos, debajo de los asientos. Los objetos de valor despiertan una tentación adicional al ladrón.
- No deje en la guantera ni la documentación del coche ni su permiso de conducir. En caso de robo eso le causará trastornos.
- Cierre bien todas las ventanillas, los deflectores de aire y el baúl.
- Lo último y más importante, retire la llave de contacto y eche las llaves de las puertas. No «esconda» las llaves en el coche. Sólo le lleva a Vd. un segundo el sacar las llaves de su bolsillo cuando vuelva.

Si al regresar a su coche sospecha que alguien ha manipulado con él, inspecciónelo todo en seguida.

Vea si las matrículas están colocadas en su sitio. Los ladrones ponen a veces a los coches robados las matrículas de otros coches aparcados. Si le faltan las matrículas, denuncie inmediatamente su robo a la policía.

### OTROS CONSEJOS

El robo de coches es un problema que aumenta rápidamente. Desgraciadamente la mayor parte de los coches nacionales no tienen incorporado el anti-robo en la llave de contacto. Pero entre tanto lo hagan obligatorio. Vd. puede comprar uno de cadena, de cable, de gancho o de cualquier otro tipo que le proteja. En algunos coches puede también desconectarse la batería, cerrando además con llave el capó.

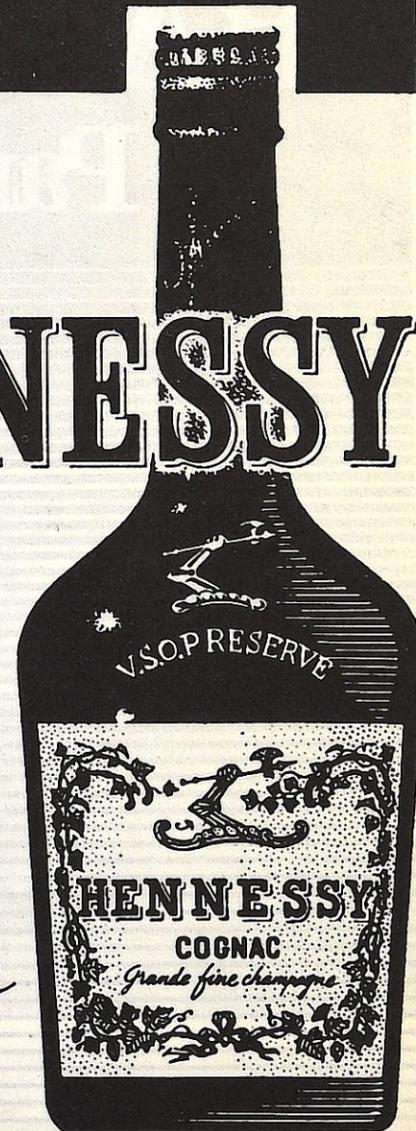
La policía de tráfico coopera en toda España con la policía gubernativa para recuperar los vehículos cuyo robo ha sido denunciado. Pero la tarea principal recae todavía sobre el conductor para procurar que su coche no caiga fácilmente en manos de los ladrones.

Por lo tanto, recuerde: aparque en zonas bien iluminadas, guarde fuera de la vista los objetos de valor, cierre todas las ventanillas y el capó, retire la llave de contacto, ponga el anti-robo y eche la llave a todas las puertas y al baúl. ¡Así no tendrá que volver andando a casa algún día!

Antonio Bordallo.



COGNAC  
**HENNESSY**



*Grande  
fine  
champagne*

**BANCO DE VIZCAYA**  
Para personas como usted

Coche vencedor.  
Solo hay dos  
en el mundo.

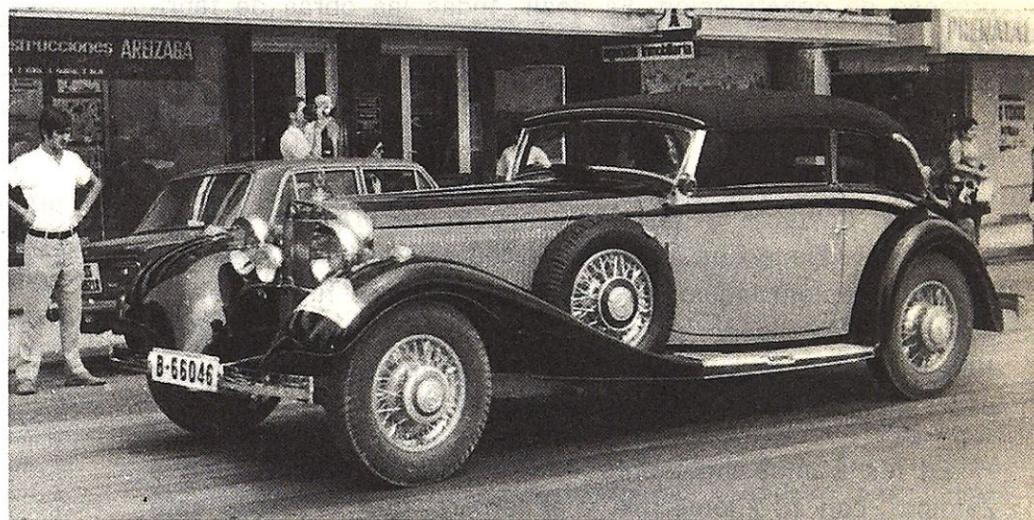
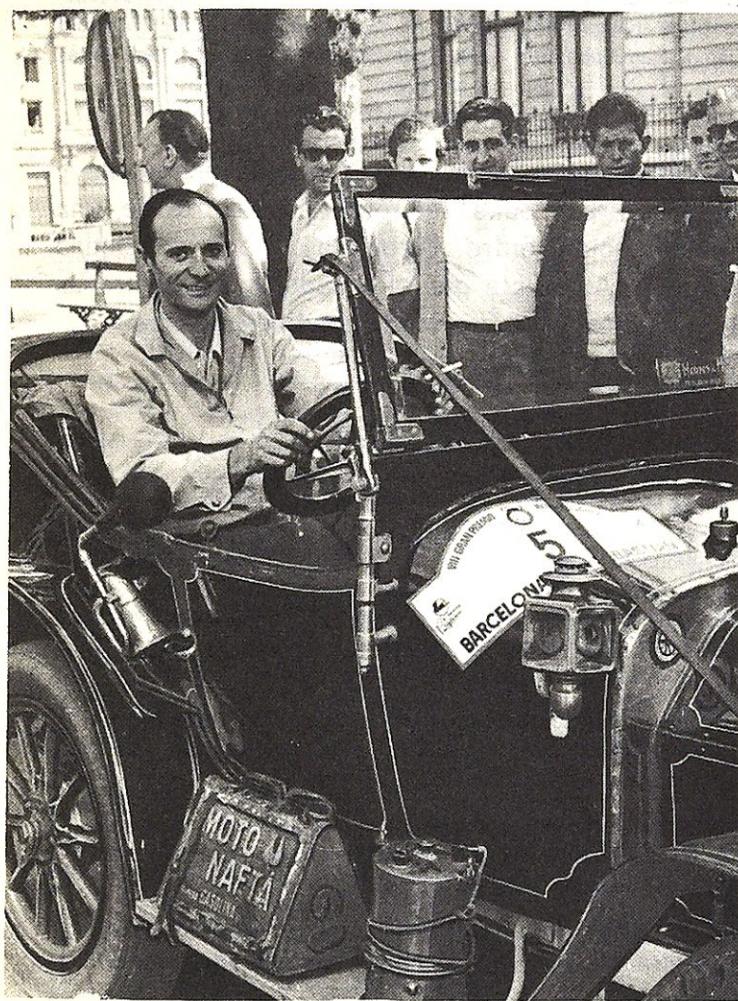


## RALLYE DE COCHES VETERANOS

El pasado 9 de junio llegaron a nuestra ciudad los participantes en el Rallye de coches antiguos Barcelona-San Sebastián organizado por la asociación de amigos de los coches veteranos y el Touring Club de España. A mediodía y después de haber cubierto la última etapa Pamplona-San Sebastián fueron llegando a la avenida del general Zumalacárregui, desde donde en caravana, que recorrió las principales calles de nuestra ciudad, se encaminaron al Ayuntamiento

frente a cuyo edificio, que en otros tiempos los vió acercarse frecuentemente a sus puertas, quedaron aparcados los vehículos. Los "pilotos" y sus acompañantes cumplieron seguidamente al Alcalde de San Sebastián, que les dirigió unas palabras de salutación y bienvenida. Por la noche en el transcurso de una cena celebrada en un céntrico hotel donostiarra se procedió a la entrega de trofeos después, de la cual, hicieron uso de la palabra el presidente

del Touring Club, el presidente de la asociación de amigos de los coches veteranos y otras personalidades asistentes. Finalmente el Alcalde de San Sebastián, Don Felipe de Ugarte, en unas breves y emocionadas palabras, saludó nuevamente a los participantes, deseándoles una feliz estancia en nuestra ciudad, e hizo votos para que en una fecha no muy lejana San Sebastián recibiese nuevamente la visita de los amigos de los coches veteranos.





# HACE UN AÑO QUE COMENZARON LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA

Actualmente se trabaja sobre 44 kilómetros

Por estas fechas hace un año que dieron comienzo las obras de construcción de la Autopista Bilbao-Behoibia.

De los 105 kilómetros que totaliza la traza desde Bilbao a Behobia, actualmente 44 de ellos están afectados por los trabajos de construcción. Las tierras guipuzcoanas, empezando por Eibar, experimentan ya la acción de las máquinas desde hace muy pocas semanas.

En el primer tramo, que comprende Basauri Amorebieta, con una longitud de 14 kilómetros, en la varia labor de allanar desniveles, cortar montes y conformar terraplenes, se han removido más de dos millones de metros cúbicos de tierras sobre un total a realizar de tres millones.

Asimismo, de los puentes y viaductos correspondientes a este recorrido, algunos están prácticamente terminados, otros se hallan en avanzado estado de finalización y el resto en proceso de construcción. Es decir, todas las obras de fábrica y estructuras que salpican la traza desde su iniciación hasta Amorebieta han sido acometidas, siendo, en conjunto, de un sesenta y cinco por ciento el grado de ejecución a estas fechas.

Es de destacar el llamado viaducto de Pradera, ubicado en Basauri. Tiene una longitud de 600 metros y se eleva sobre un complejo industrial, salvando, al mismo tiempo, el río Ibaizábal, además de la carretera nacional Bilbao-San Sebastián y otra secundaria de cercanías; la terminación de este paso superior está muy adelantada.

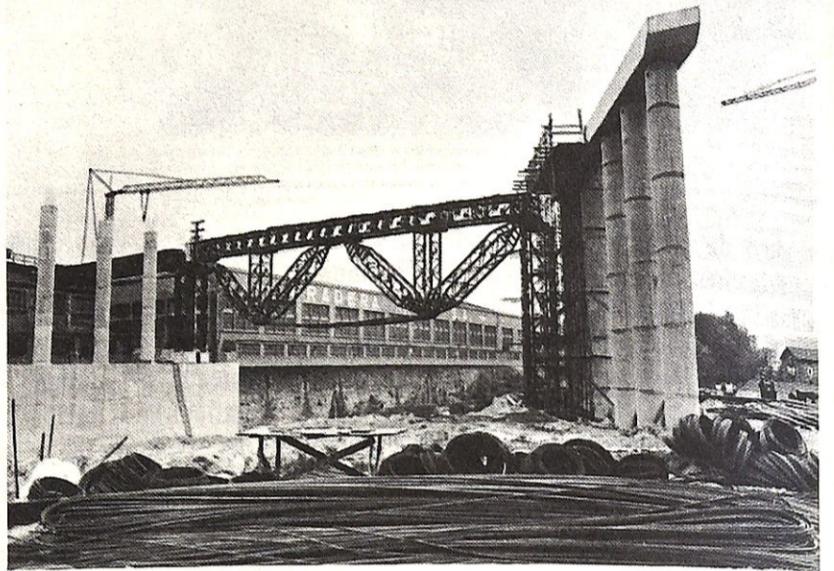
En los tramos siguientes —el segundo de Amorebieta a Zaldívar, con 18 kilómetros, y el tercero, que va desde este punto a Elgóibar, de lleno ya en campo guipuzcoano, sobre 12 kilómetros— las obras avanzan en sus respectivas fases dentro del marco general programado.

Recientemente y dentro del plazo fijado por la Administración, ha sido presentado al Ministerio de Obras Públicas el proyecto de trazado correspondiente al tramo que habrá de unir Elgóibar con la capital donostiarra. Entre ambos puntos se abarca una distancia de otros 44 kilómetros de Autopista.

Una vez aprobado dicho proyecto parcial por el Departamento ministerial se ultimarán los planes de acometida de las obras de construcción, cuya iniciación está prevista para el próximo mes de enero.

Este tramo cuarto, se desdobra, a su vez, en varios subtramos, el primero de los cuales llega hasta Alzola, de dos kilómetros y medio; el siguiente hasta Iciar, con un recorrido de nueve kilómetros, comprendidos dos túneles, le siguen más de siete kilómetros que llegan a Zumaya; otros diez y medio que empalman con Zarauz, y a otros catorce kilómetros largos, San Sebastián.

Por lo que respecta al proyecto de trazado del primer subtramo, se ha cumplido el período de información pública tal y como determinan los requisitos legales.



Una vista parcial del gran viaducto —en adelantado proceso de construcción— que naciendo en Basauri se adentra en terrenos de Galdácano, sobrepasando amplias naves industriales, y el río Ibaizábal, la carretera general de Bilbao a San Sebastián y la línea del ferrocarril que une estas dos capitales.

El balance del primer año de trabajo señala una plena y progresiva actividad en todos los órdenes dentro de una coordinada colaboración entre Europistas, como Sociedad concesionaria de la Autopista por el Estado y las Empresas constructoras, adjudicatarias de los respectivos tramos.

## MAS DE 180 MILLONES DE PESETAS PAGADAS POR EXPROPIACIONES

La cifra total de inversiones por expropiaciones asciende a 138.147.204 pesetas de las cuales 84.229.859 pesetas corresponden al tramo I, y el resto 53.917.345 pesetas al tramo II.

Se han conseguido convenios amistosos con 220 propietarios (106 del tramo I y 114 del tramo II) y 79 arrendatarios (48 y 31 del I y II tramos respectivamente).

La inversión realizada en viviendas y locales de negocios es de 51.536.881 pesetas desglosadas en 41.729.215 pesetas para el tramo I y 9.807.666 pesetas para el tramo II.

La inversión en terrenos asciende a 63.070.543 pesetas (29.789.356 pesetas del tramo I y 33.281.187 pesetas del tramo II).

El importe total pagado hasta el momento en concepto de depósitos previos es de 19.362.637 pesetas, y las indemnizaciones por rápida ocupación asciende a 4.177.143 pesetas.

## PUESTA EN SERVICIO

Siguen inalterables los plazos previstos para la apertura al tráfico de los distintos tramos y que son los siguientes:

Basauri - Amorebieta: junio 1971. Amorebieta - Durango: diciembre 1971. Durango - Alzola: diciembre 1972. Alzola - San Sebastián: diciembre 1973. San Sebastián - Behobia: diciembre 1974.

# LUIS DEL OLMO VENCEDOR DEL RALLYE DE GUIPUZCOA

## Buruaga y De León tuvieron que abandonar por averías mecánicas

El pasado 7 de junio se celebró la quinta edición del Rallye de Guipúzcoa, una vez superados los problemas, que se oponían a su celebración. El principal de ellos fue la reducida inscripción de que se disponía la víspera de la prueba, lo que todavía en este momento no acierto a explicarme. Fue desmoralizador para la comisión deportiva del R.A.C.V.N. que solamente 20 coches tomaron la salida, al volante de los cuales iban pilotos ya conocidos por su asidua participación en las pruebas automovilistas que se disputan en nuestra región. Por ello quiero aclarar un punto: El Rallye de Guipúzcoa fue pensado, fue programado para que los jóvenes que sienten una verdadera afición por el automovilismo deportivo, pudiesen hacer sus «pinitos» iniciándose en la competición mediante un rallye sencillo, cómodo y bonito como lo es verdaderamente el que nos ocupa. Y yo me pregunto: ¿Dónde estaban estos señores que tanta afición dicen tener? ¿Dónde estaban esos Minis, esos Coupés tan bonitos y tan preparados que a menudo vemos corretear por la Avenida?

A las 7,30 de la mañana, con un sol radiante, que iba a ser compañero inseparable de los participantes a lo largo de todo el recorrido por las carreteras de nuestra provincia, se dio la salida a los vehículos. Jaizquibel es la primera de las tres pruebas cronometradas que se van a disputar. La lógica se impone y Sáenz de Buruaga al volante de su Alpine 1.440, cubre los 9.400 metros en 5 minutos 55 segundos. De León y Del Olmo por su parte invierten el mismo tiempo superior en dos segundos al del piloto alavés. Tras ellos entran Doria, sobre Alpine; Areitio y Gortari, sobre sus Minis, y en sexta posición cruza la meta de Jaizquibel el coche más bonito y espectacular que participó en el rallye: el Scimitar de Ramón Múgica. El veterano piloto bilbaíno, estrenaba en esta ocasión este original coche que se construye en series reducidísimas. Aprovechando las brillantes características del grupo motopropulsor Ford Zodiac (6 cilindros en V, 3.000 c.c.) que desarrolla holgadamente la nada despreciable potencia de 145 ch. DIN, la Reliant Motor Corporation diseñó un chasis, con suspensión independiente a las cuatro ruedas, sobre el que montó una aerodinámica carrocería de polyester. El resultado es el precioso Scimitar que tanto agradó a los aficionados. Porque la verdad es que aunque la participación era reducida, tanto Jaizquibel, Elgueta como Goyaz estaban muy concurridos, siendo numerosísimas las personas que presenciaron el paso de los vehículos. Pero desgraciadamente no todos los que salieron iban a poder pisar la meta de llegada, como sucede a menudo en este tipo de pruebas. Dos de los abandonos revistieron en este caso una singular importancia. Fueron los de Joaquín De León, que a las ocho y me-



Luis del Olmo y su copiloto Bernardo Arriandaga, redactor deportivo de «Hierro», se felicitan por el éxito alcanzado.

dia de la mañana se vio obligado a retirarse a la entrada de Hernani, al fallarle la caja de cambios, y de Jesús Sáenz de Buruaga, que mientras disputaba la última prueba de velocidad, la subida a Goyaz, rompió la cadena de la distribución.

Sería totalmente incorrecto el suponer que con Buruaga y De León fuera de combate, Del Olmo consiguió una fácil victoria. Nada de eso, ya que él también fue víctima de una seria avería en los momentos iniciales de la prueba, la cual mermó seriamente sus posibilidades. A su paso por Astigarraga, reventó una bombona de la suspensión trasera del Cooper, que más tarde y después de haber pasado «por los pelos» el control horario de Zarauz, repararía de una forma muy ingeniosa. Pero a pesar de todo el bilbaíno las pasó moradas cuando en los virajes el tren trasero hacía de las suyas como consecuencia de la descompensación existente en los circuitos de la suspensión Hydrolastic. A pesar de todo en Elgueta se impondría Del Olmo sacando doce segundos de ventaja a Sáenz de Buruaga, quizás porque el Alpine del alavés empezaba ya a acusar los fallos que más tarde le obligarían a abandonar en Goyaz. En esta última prueba se impone nuevamente el Mini Cooper que lleva en sus costados el número 7. A partir de este momento, se disipan todas las dudas, sin Joaquín De León y Sáenz de Buruaga en carrera, el planteamiento es clarísimo. La victoria debe ser para Luis del Olmo, como sucedió en efecto. Por ello cuando cruza la meta del Paseo de la República Argentina, el director de carrera se dirige a él y con una sonrisa en los labios le dice: «Me parece que no hace falta esperar a las clasificaciones... Enhorabuena.» Tras la verificación de los tiempos que se efectúa con una increíble rapidez se confirma la victoria de Luis del Olmo. Sus declaraciones no creo necesario el transcribirlas, ya que es sobradamente conocida la simpatía que tanto él como su copiloto Bernardo Arriandaga, profesan a esta prueba en la que ya se proclamaron vencedores el año 68. Como siempre, el Rallye de Guipúzcoa fue un delicioso paseo mañanero, magníficamente organizado, con la única salvedad de no haber podido atraer a la prueba a esa gente joven, que tiene aspiraciones dentro del automovilismo deportivo, y parecen haber olvidado que este rallye se organiza pensando en ellos. Salta a la vista que hay que tomar medidas para que esto no vuelva a suceder.

JAVIER SANGÜESA.

## CLASIFICACION

Total Puntos	Scratch	Grupos			Escudería	Tiempos Pruebas			Puntos	Penalizaciones		N.º Coche	CONDUCTOR	Gr.º
		1.º	2.º	3.º		4.º 5.º 6.º	A	B		C	Contr.			
—						5,55	5,46	—	—			1	J. Sáenz de Buruaga ...	6.º
—						5,57	—	—	—			2	J. de León ...	6.º
1.228						6,15	6,08	8,05	1.228			4	J. M. Doria ...	4.º
1.249	4.º					6,32	6,13	8,04	1.249			5	R. Múgica ...	6.º
1.301	7.º					6,55	6,41	8,05	1.301			6	A. Almanloz ...	6.º
1.136	1.º		1.º			5,57	5,34	7,25	1.136			7	L. M. del Olmo ...	2.º
1.265	6.º					6,58	6,04	8,03	1.265			8	J. M. Suárez ...	2.º
1.249	3.º					6,20	6,42	7,47	1.249			10	J. Areitio ...	2.º
—					Igueldo	6,23	6,01	—	—			11	J. M. Gortari ...	2.º
1.552	12.º					7,55	6,26	8,27	1.372	180		12	E. Iriarte ...	2.º
1.521	11.º					7,59	7,39	9,43	1.521			15	L. García ...	2.º
—						7,09	—	—	—			16	A. Camio ...	2.º
1.658	13.º					8,41	8,08	10,49	1.658			17	A. Martiarena ...	2.º
—						7,13	8,41	—	—			18	J. Salvador ...	2.º
1.313	8.º					6,54	6,23	8,36	1.313			19	J. Cortés ...	2.º
1.369	9.º					7,21	6,41	8,47	1.369			20	J. L. Galilea ...	1.º
1.258	5.º		1.º			6,38	6,12	8,08	1.258			21	P. Tellería ...	1.º
1.475	10.º					6,53	8,21	9,21	1.475			22	M. Beorlegui ...	1.º
—						7,17	—	—	—			23	R. García Monjón ...	1.º
1.768	14.º					8,55	8,47	11,46	1.768			24	J. Alemany ...	1.º

ANTE MAS DE  
8.000 ESPECTADORES

# JORGE DE BRAGATION,

dominó claramente  
la III Subida a Urbasa.

Babler con su B M W,  
eclipsó totalmente  
al Porsche 908 de Kutz.

En el precioso escenario de la Sierra de Urbasa, se disputó el pasado día 21 la tercera edición de la Subida Automovilista, puntuable por primera vez para el Campeonato de España de velocidad. El tiempo magnífico, y la ligera brisa que ayudaban a soportar el calor reinante, hicieron aún más grata la estancia de los numerosísimos aficionados que se habían desplazado desde primeras horas de la mañana a la famosa sierra navarra para situarse en los lugares más estratégicos del recorrido. Sobre otras subidas la de Urbasa presenta la considerable ventaja de que, situándose en determinados puntos, se divisa desde ellos gran parte del trazado, apreciándose perfectamente la ascensión de los participantes. Cuarenta y dos aparecían en la lista de inscritos pero, naturalmente, todos ellos no tomaron la salida, habiendo que lamentar a última hora nueve ausencias de las cuales las de Messía y Pinillos, con sus BMW 2.002, así como la de Joaquín de León, que no había podido reparar la avería sufrida en el Rallye de Guipúzcoa, fueron las más importantes.

La víspera tuvieron lugar los entrenamientos oficiales, en los que no constituyó ninguna sorpresa que el Porsche 908 de la Escudería Nacional Calvo Sotelo que pilotaba Jorge de Bragation, se adjudicase el mejor tiempo, 4-34-4/5, presagio de la indiscutible victoria que conseguiría al día siguiente. En esta jornada preparatoria Juan Kutz sube en 4-48, mientras José Manuel Lencina y Jorge Babler, al volante de sus BMW 2.002, invierten 4-51 y 4-54, respectivamente. De todas formas se sabe que estos tiempos no indican nada o casi nada, ya que al día siguiente iban a sufrir profundas modificaciones.

Cuando a las 11 de la mañana se da la salida a la única manga de la carrera, y que según apreciaciones de la delegación navarra del R.A.C.V.N. la celebración de dos mangas presentaba serios problemas de apertura y cierre de la carretera, el primer coche que inicia la ascensión

**Jorge Babler y su BMW fueron los héroes de la jornada. Babler, que pilotó sensacionalmente su coche, desbancó completamente a Kutz. Decididamente, la juventud se impone...**

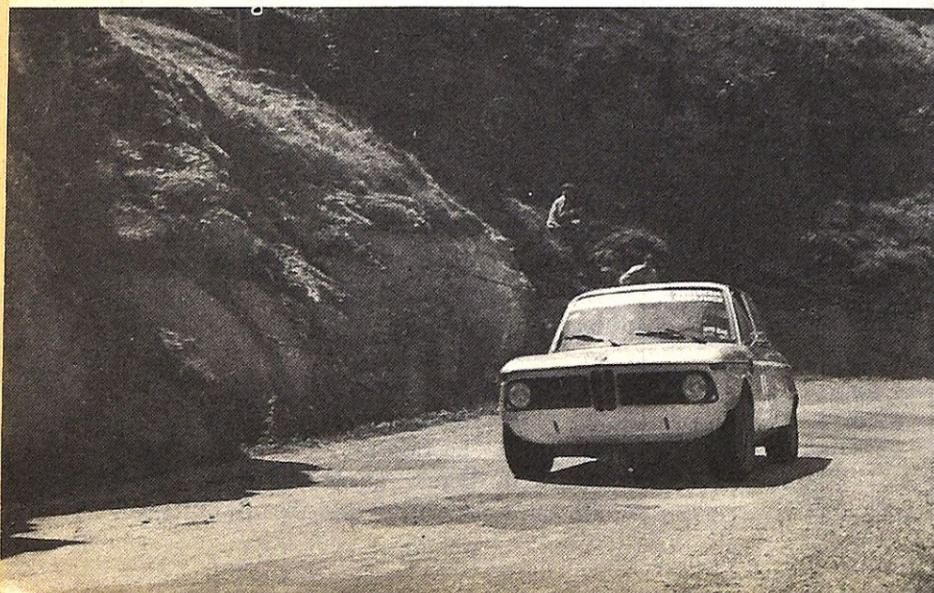
por las rampas de Urbasa es el de Manuel Beorlegui, fiel como siempre al grupo 1.º y a su 850. Invertió 6-17-3/5 algo alto pero perfectamente explicable teniendo en cuenta que perdió algo de tiempo en una de las curvas, al perder por unos instantes el control de su vehículo. No hace falta esperar a que salgan los coches de gran potencia porque inmediatamente se inician los «recitales».

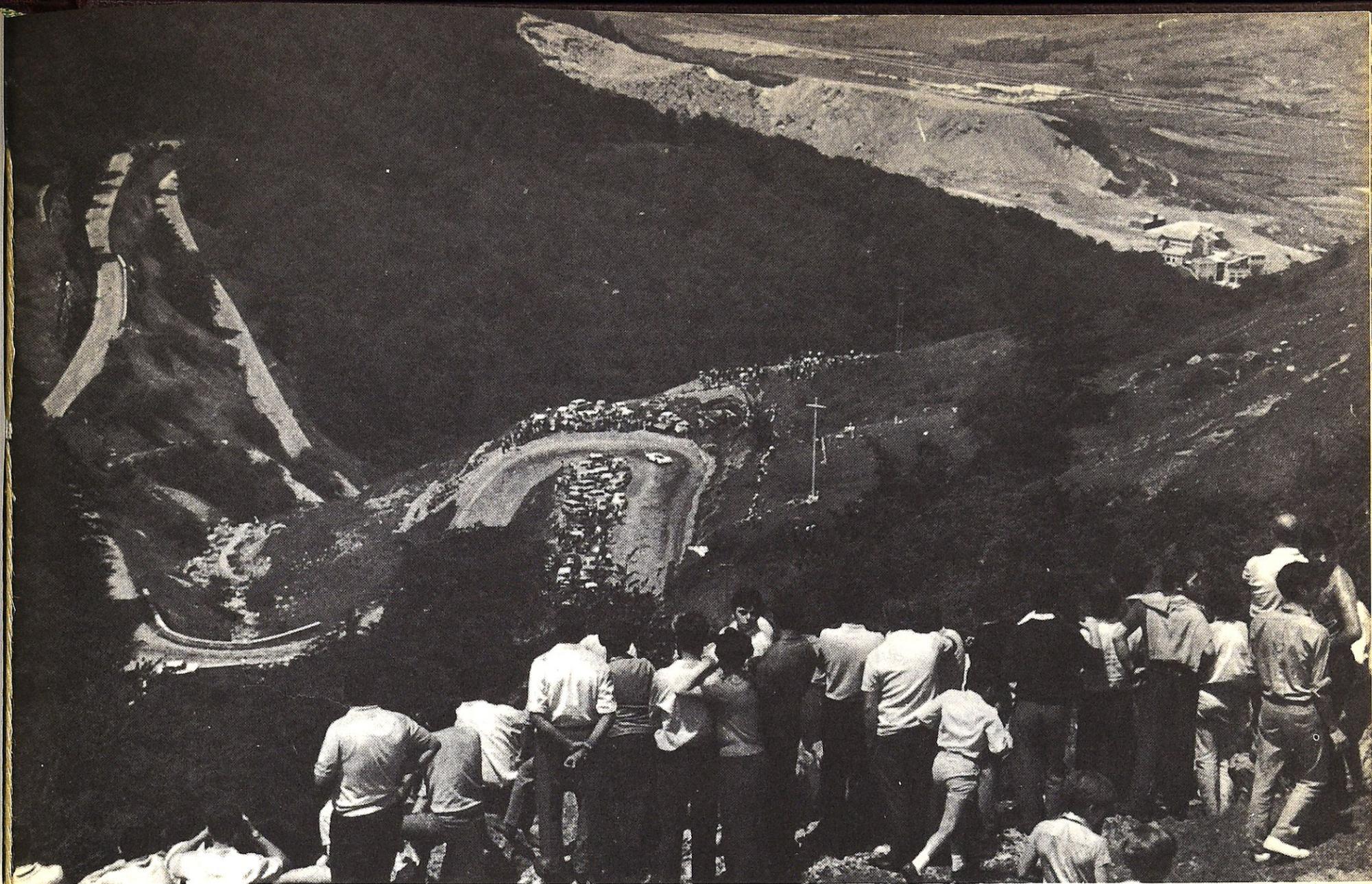
El primero de ellos corre a cargo de Lorenzo Lorente, que conduce sensacionalmente su diminuto 600, preparado a 850 c.c. Tras él destacan Londaiz, Paco García, Amiano, que para ser su primera salida consiguió el honroso puesto 19 de la general ex-aequo con su amigo Lavaud, que no pudo llevar su Ford Escort a mejores puestos al carecer del turbo compresor y tener que salir equipado con carburación normal, descendiendo como consecuencia la potencia de 115 ch. a 93. Bárcena al volante de su habitual R 8, haría una bonita subida, que más tarde le valdría el octavo puesto de la general y el honor de ser el primer piloto de la escudería donostiarra «Igueldo» clasificado. Nuestros pilotos obtuvieron también el trofeo a la primera escudería clasificada, que viene a engrosar la ya brillante colección obtenida por sus actuaciones en anteriores ocasiones. Entre los Minis punteros se entabla una fuerte lucha en la que participan Branton, Guibert, Suárez y Vergarajáuregui, que se resolvería a favor de este último, a pesar de que en las últimas rampas el motor se calentaba excesivamente. Magnífica fue de verdad la actuación de Vergarajáuregui en esta su primera salida con el Mini de Egoscozábal. Creo que todos estamos ya convencidos de que lo que necesita Iñigo es un coche potente para así poder aspirar a los primeros puestos de las pruebas en que participe, que no dudo alcanzaría, ya que en numerosas ocasiones ha demostrado rotundamente que le sobran cualidades pero le falta potencia en sus coches.

Las actuaciones de Sunsundegui y Sáenz de Buruaga son también dignas del mayor elogio. Sunsundegui, veloz como una flecha, consiguió franquear la difícil frontera de los 5 minutos, y Buruaga se aproximó muchísimo a ella. Sus blancos Alpines 1.440 serpentaban muy bien sobre el trazado pero, naturalmente, en las rectas perdían tiempo respecto a los BMW y a los Porsche, impulsados por una caballería más importante. Uno de estos coches, el de la escudería «Repsol», que pilotaba Lencina, se salió de la pista a mitad de carrera, pero como afortunadamente en el instante fatídico el coche iba ya bastante frenado no salió catapultado sino que quedó enganchado en la maleza al borde de un impresionante precipicio. Ni el coche ni el piloto sufrieron el más leve arañazo. Únicamente la palidez de Lencina delataba lo ocurrido. Este accidente y el sufrido por Rementería en una de las primeras curvas fueron los únicos de la prueba. El irunés tuvo peor suerte, ya que dio una vuelta de campana y su coche presentaba alguna abolladura. La ascensión de Jorge Babler fue algo inenarrable... Con un estilo frío, sereno, realizando magníficos trazados, levantó oleadas de aplausos, y nadie se sorprendió cuando al conocerse la clasificación se comprobó que el suizo aparecía en segundo lugar delante de Juan Kutz al que había arrebatado la considerable cantidad de cuatro segundos. Al volante de su ya antiguo 906 Kutz pasó totalmente desapercibido, y no me cabe la menor duda de que si Lencina no se hubiera visto apartado de la carrera, hubiera relegado al 906 al cuarto puesto de la general. La subida de Jorge de Bragation hay que calificarla más que de brillante de inteligente. Al no estar presionado por otro coche de potencia similar, el futuro vencedor se limitó a aprovechar en los tramos rectos las fantásticas aceleraciones del famoso prototipo alemán, reduciendo enormemente la velocidad en los virajes en algunos de los cuales hubo de recurrir a la primera. No quiero con esto restar méritos a su victoria ni muchísimo menos, ya que el realizar una media de 97 Kms/h. aunque sea con un 908 en la subida a Urbasa es una prueba palpable de que no subió «paseando».

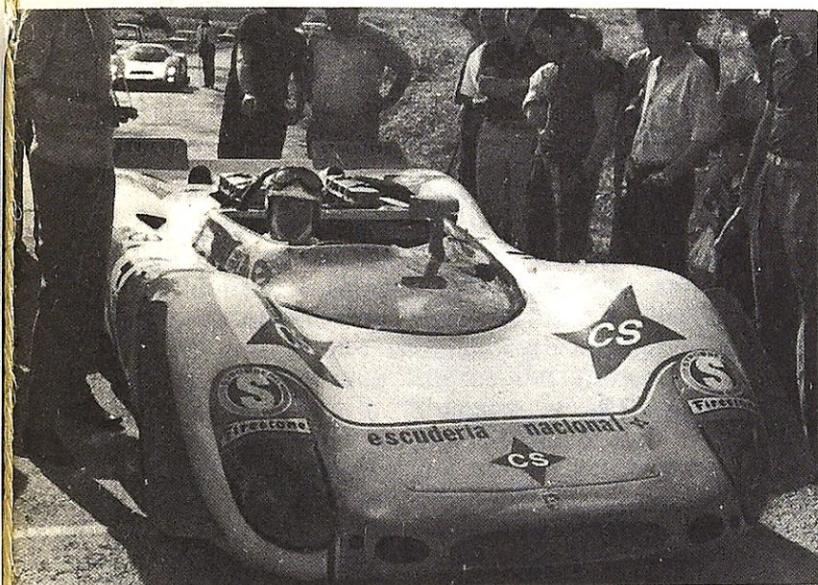
Los espectadores presenciaron encantados la prueba, y todos nos quedamos maravillados de la extraordinaria afluencia de público, prueba palpable del interés despertado por la Subida, y de la afición existente. El propio Babler me comentaba a la hora del café: «Ni en Montseny había tanta gente...»

JAVIER SANGÜESA.





La concentración en los lugares más interesantes del recorrido, alcanzaba límites insospechados.



Jorge de Bragation al volante del Porsche 908, de la Escudería Calvo Sotelo, en la línea de salida.



Jorge de Bragation.

## CLASIFICACION

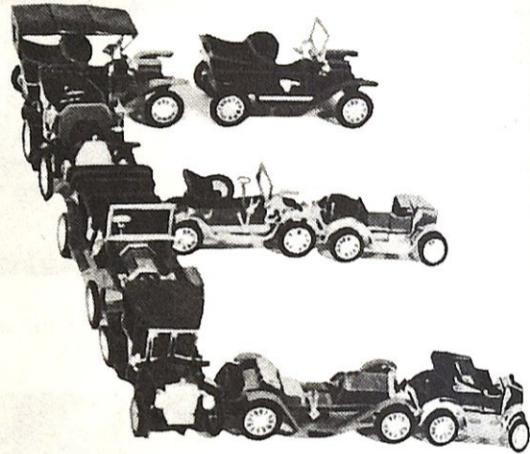
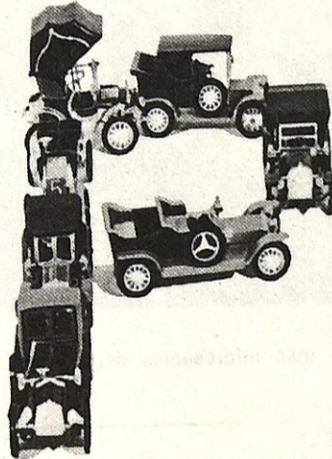
Números	NOMBRE	VEHICULOS	Cilín.	Grupo	Tiempos
1	M. Beorlegui ... ..	Seat 850 Coupe ...	843	1.º	6' 17" 3/5
2	J. L. Bengoechea ... ..	Seat 850 Coupe ...	903	2.º	6' 11" 2/5
3	Lorenzo Lorente ... ..	Seat 600 ... ..	850	2.º	6' 09" 2/5
4	Eduardo Pagan ... ..	Seat-Nardi ... ..	850	2.º	6' 19" 3/5
5	R. Fernández-Pita ... ..	Authi-Mini ... ..	998	6.º	6' 30" 2/5
6	José M. Purroy ... ..	Authi-Mini ... ..	998	6.º	6' 16" 4/5
7	Ramon Londaiz ... ..	Seat-1430 ... ..	1.438	1.º	5' 57" 4/5
8	J. M.ª Gortari ... ..	Morris-Cooper ... ..	1.296	2.º	—
9	J. L. Goicoechea ... ..	Renault 4/4 ... ..	845	6.º	6' 47" 2/5
10	J. Tofé ... ..	Morris-Cooper ... ..	1.275	2.º	—
11	F. García ... ..	Renault R.8 ... ..	1.255	2.º	6' 04" 1/5
12	F. Amiano ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	6' 02" 4/5
14	Julio Berzal ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	—
15	B. Bárcena ... ..	Renault R.8. Gordini	1.295	2.º	5' 32"
16	José I. Guibert ... ..	Authi-Mini ... ..	1.293	2.º	5' 33"
17	Juan M. Suárez ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	5' 50" 2/5
18	Timothy Branton ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	5' 47" 1/5
19	I. Vergarajáuregui ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	5' 29"
20	Pedro Puche ... ..	Morris-Cooper ... ..	1.296	2.º	—
21	Miguel A. Oneca ... ..	Seat-1430 ... ..	1.438	1.º	5' 56" 3/5
22	J. César Rocafort ... ..	Authi-Mini ... ..	1.275	2.º	—
23	J. Manuel Lavand ... ..	Ford-Escort ... ..	1.297	2.º	6' 02" 4/5
24	«Leo» ... ..	Seat-124 ... ..	1.197	2.º	—
25	B. Suárez de L. Villa ... ..	Unipower ... ..	1.275	6.º	—
26	Juan R. Lezama ... ..	Unipower ... ..	1.275	6.º	5' 35" 2/5
27	Juan Rementería ... ..	Glass ... ..	1.300	2.º	—
28	A. Urreaga ... ..	Lotus-Elan ... ..	1.558	4.º	5' 20" 1/5
29	R. Múgica ... ..	Reliant-Scimitar ... ..	2.994	4.º	5' 45" 2/5
30	Jaime Messia ... ..	B.M.W. - 2002 ... ..	1.990	2.º	—
31	Rafael Pinillos ... ..	B.M.W. - 2002 ... ..	1.990	2.º	—
32	J. M. Lencina ... ..	B.M.W. - 2002 ... ..	1.990	2.º	—
33	Jorge Pablos ... ..	B.M.W. - 2002 ... ..	1.990	2.º	4' 42" 2/5
34	Félix Jimeno ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.108	6.º	5' 44" 3/5
35	Claudio Aldecoa ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.436	6.º	5' 37" 4/5
36	Carlos López ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.298	4.º	—
37	J. Sáez de Buruaga ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.436	6.º	5' 03" 3/5
38	J. I. Sunsundegui ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.436	6.º	4' 58" 1/5
39	F. Moreno ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.300	6.º	5' 39" 2/5
40	J. de León Adarraga ... ..	Renault-Alpine ... ..	1.256	6.º	—
41	J. de Bragation ... ..	Porsche-908 ... ..	2.997	6.º	4' 24"
42	J. Kutz ... ..	Porsche-906 ... ..	—	5.º	4' 46" 3/5



## **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**

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.350

# ¿ HAY DEMASIADOS AUTOMOVILES ?

La «Deutsche Shell», ha realizado un interesante estudio sobre el dominio que está ejerciendo el automóvil tanto en América como en Europa. El trabajo encierra una llamada de atención. He aquí lo que dice:

Algunas veces se considera que el automóvil es una especie de monstruo «frankensteiniano» que, habiendo sido creado por el hombre para su solaz y comodidad, está a punto de apoderarse de la voluntad de su creador. No hay duda de que otro crecimiento, irrefrenable del tráfico automovilístico podría conducir a un serio deterioro en la calidad de la vida urbana.

En los países de Europa occidental el número de coches se ha duplicado triplicado e incluso cuadruplicado en el decenio de 1960 y si excluimos uno o dos países periféricos la densidad del tráfico automovilístico varió el año pasado desde escasamente un automóvil por cada cuatro personas en Suecia a uno por cada siete en Austria. En el Japón esa densidad era hace un año solamente de un coche por cada 19 personas; pero en vista del extraordinario régimen del crecimiento actual es posible que pronto se lleguen a igualar las proporciones normales de Europa; además Japón tiene el problema adicional del elevadísimo número de vehículos comerciales en circulación.

Ya hay un coche por cada 2,5 personas en los Estados Unidos; y uno por cada 3,5 en Canadá, Australia y Nueva Zelanda, si bien el nuevo incremento que se ha registrado últimamente en este grupo de naciones es relativamente modesto. En el otro extremo de la balanza están los países de Europa oriental y las áreas menos desarrolladas de Asia, Africa e Iberoamérica, en las cuales el automóvil está aún en la infancia.

**EL CAÑO DE EUROPA.**—A primera vista, el peligro de que se llegue a una población automovilística excesiva parece que sea especialmente crítico en las carreteras de Europa Occidental, y tal vez del Japón. Por consiguiente, se presta interés especial al nuevo estudio realizado por la «Deutsche Shell», en el que se examinan los acontecimientos actuales, y las perspectivas futuras del tráfico de automóviles en la República Federal Alemana, y se evidencia el progresivo allanamiento de la curva índice del crecimiento. Los pronósticos anteriores del tráfico de coches en ese país quedaron demostrados con notable precisión, y las conclusiones presentadas en el nuevo estudio también parecen aplicables, en términos generales, a otros países de Europa Occidental.

## ALEMANIA OCCIDENTAL: TRAFICO DE AUTOMOVILES

	1960	65	70	75	80	85
N.º coches (Mill.) ...	4,5	9,3	13,7	17,4	19,1	19,9
Habitantes por coche	12,4	6,4	5,4	4,4	3,6	3,3
Miles kms. reco. ...	18,3	17	15,8	15,0	15,5	14,0
Tráfico de coches ...	82,3	158	216	261	276	278
(Miles de millones de kms.) (a) ...	—	—	—	—	—	—

a) N.º de coches (en millones) multiplicado por miles de kilómetros recorridos por coche (promedio).

La tabla indica que, según «Deutsche Shell», el número de coches que circulan en Alemania Occidental es probable que aumente cuatro veces y media en 25 años, llegando a un total próximo a 20 millones en 1985. Ahora bien, mientras que el número de coches se dobló con creces en el período 1960-65, el incremento que se registró en el de 1965-70, quedó por debajo del 50%; y probablemente se producirán nuevos aumentos que sólo llegarán al 27% en el quinquenio 1970-1975, al 10% en el de 1975-1980 y al 4% en el período 1980-1985. Más todavía, la «Deutsche Shell» considera que en sus cálculos sobre los regímenes del crecimiento futuro pecan más bien por exceso que por defecto, y ella cuenta con la posibilidad de que la expansión sea más pequeña si el mejoramiento de la red de carreteras y otros servicios fueran inadecuados.

El número de coches que se calcula para 1985 equivaldrá a uno por cada 3,3 personas y se prevé que la densidad de coches permanecerá, más o menos constante. Es indudable que en los Estados Unidos ya existe mayor densidad de automóviles, pero esto no se puede tomar como precedente para los países europeos debido a la mayor densidad de población y a los eficaces servicios de transporte público.

Por otro lado, como a medida que aumenta el número de coches disminuye el promedio de su utilización, el resultado es que el tráfico de coches, se extiende en general, con menos rapidez que el aumento en número sugiere. Cada día compran más coches personas que no los usan profesionalmente, o con regularidad; las familias acomodadas adquieren un segundo o un tercer coche que usan con poca frecuencia, o que lo tienen como reserva; los automovilistas residentes en ciudades usan sus automóviles con menos frecuencia por causa de las dificultades que va creando el tráfico.

Teniendo en cuenta todo esto, se pronostica que el tráfico de coches —que se ha definido como el kilometraje anual recorrido por todos los coches matriculados— incrementará en Alemania occidental en un modesto 28% durante todo el decenio, de 1970, y que no habrá otros incrementos significantes en el decenio de 1980.



## 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

## ¿HAY DEMASIADOS AUTOMOVILES?

**CARRETERAS ABARROTADAS.**—Con el evidente aflojamiento del automovilismo, los concomitantes problemas del ambiente y del planeamiento de carreteras serán más fáciles de solucionar, aunque ahora todavía requieren urgente vigilancia. Incluso en Alemania Occidental, con todas sus excelentes autopistas y su nuevo programa para ampliar esa red la construcción va, en general, a la zaga de las necesidades del tráfico, en gran parte por causa de la relativa negligencia de sus carreteras secundarias y terciarias.

Asimismo, se calcula, a base de los programas presentes aprobados o de los temporalmente aprobados por las autoridades federales, regionales y municipales, que el área ocupada por las carreteras pudiera aumentar en otro 22% durante los próximos 15 años, llegando a cerca de 3.000 kilómetros cuadrados en 1985. Este régimen de crecimiento será también algo menor que el incremento probable (28%) del tráfico automovilístico durante ese mismo período. Así, pues, bien pudiera ser que la congestión de las carreteras empeore, a pesar de la menor expansión del tráfico.

**CONGESTION EN LAS CIUDADES.**—En Alemania, y también en otras partes, el problema de la congestión requiere atención urgente dentro de las grandes ciudades. Las comunidades urbanas de 100.000 habitantes o más ocupan menos del 3% de toda el área de la República Federal; pero cerca del tercio de todos los coches pertenece a habitantes de esas ciudades y encima de eso hay muchos vehículos adicionales que cruzan las ciudades o que viajan entre los suburbios y ellas. A pesar de todo, la labor realizada durante el decenio de 1960 en reconstrucción de nuevas carreteras urbanas, o en ensanchamiento de las que ya existen, ha sido de proporciones desdeñables.

Por fortuna, hay varios proyectos en preparación o en estudio para proporcionar mejores carreteras urbanas. Pero aunque llegaran a realizarse tales proyectos, se estima que

el área ocupada por las carreteras en comunidades urbanas incrementaría más del 30% en el período 1960-1985; este aumento es mucho menor del que ocurre en el resto del país, y sin duda alguna no es suficiente para evitar seria congestión. Algunas autoridades municipales encuentran dificultades para movilizar los necesarios fondos para acometer ampliaciones y prolongaciones sustanciales y al parecer hay sólidas razones para que el Estado, proporcione más ayuda financiera en tales casos.

La construcción de carreteras modernas es un asunto muy caro, especialmente dentro de las ciudades. Los programas de ampliación y construcción de carreteras emprendidos en Alemania Occidental, por inadecuados que sean, impondrán un desembolso del orden de 300.000 millones de DM durante el período de 1971-1985. Por otra parte, se han aportado razonamientos convincentes de que tales desembolsos traerán beneficios pecuniarios en forma de tiempo ahorrado, de menores gastos de producción, y de accidentes evitados, y no digamos nada del mejoramiento general del modo de vivir de la comunidad. **Sería una locura economizar dinero en la construcción de carreteras, mientras se deja que el tráfico continúe aumentando.** Tampoco se puede sostener el argumento de que la construcción de carreteras representa un subsidio injustificado al público automovilista. La «Deutsche Shell» afirma que los automovilistas alemanes están pagando más de lo que les corresponde, en forma de impuestos, para conservar, modernizar y ampliar las redes de carretera; y aboga de modo convincente porque se vuelva al antiguo procedimiento, de que los impuestos cobrados por el consumo de carburantes se aplicaban exclusivamente a las carreteras, en vez de hinchar la recaudación general del Tesoro. La Comisión creada por la Comunidad Económica Europea parece que siente simpatía por tal idea. La «Deutsche Shell» no aborda explícitamente las consecuencias que sus diversas conclusiones puedan tener para la propia industria petrolera. Es natural que la venta de carburantes en Europa aumente con menor intensidad en el futuro, si bien las ventas en escala mundial podrían beneficiarse de los progresos que se realicen en la motorización de algunos países en evolución.

# Reda Guipuzcoana, S.A.

## Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



Oficinas:

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

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

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

# CRUCEROS 1970

En la M/N «MONTE UMBE»

## MAR NEGRO

Del 27 de julio al 14 de agosto.

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

Precios desde: 18.000 Ptas.

## VENECIA Y COSTA DALMATIA

Del 14 al 19 de agosto.

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

Precios desde: 14.000 Ptas.

En los trasatlánticos

## «CABO SAN VICENTE» y «CABO SAN ROQUE» XIII CRUCERO A LAS CAPITALS NORDICAS

Del 30 de julio al 23 de agosto.

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

Precios desde: 24.500 Ptas.

## IV CRUCERO LATINO

Del 31 de julio al 9 de agosto.

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

Precio desde: 9.500 Ptas.

## IX CRUCERO DE VERANO AL MEDITERRANEO ORIENTAL

Del 9 al 24 de agosto.

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

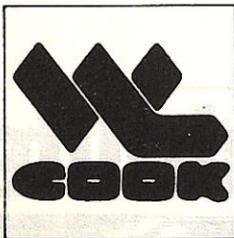
Precios desde: 15.700 Ptas.

## XIV CRUCERO AL MAR BALTICO

Del 23 de agosto al 7 de septiembre.

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

Precios desde: 15.900 Ptas.



## V CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 24 de agosto al 9 de septiembre.

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

Precios desde: 16.600 Ptas.

## IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO

Del 2 de noviembre al 9 de diciembre.

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

Precio desde: 34.800 Ptas.

# GRANDES VIAJES

FERIA DE OSACA

EL NEW YORKER

DOS ORILLAS DEL NIAGARA

VACACIONES EN MIAMI

COSTA A COSTA

EL DORADO OESTE

# CANARIAS y

# BALEARES

GRAN VARIEDAD DE VIAJES CON  
DIVERSOS PROGRAMAS.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

**WAGONS-LITS // COOK**

Agencia de Viajes Grupo A título 5

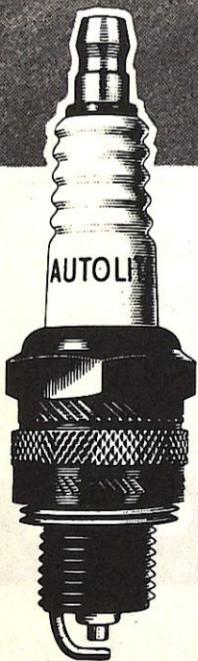
SAN SEBASTIAN

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)

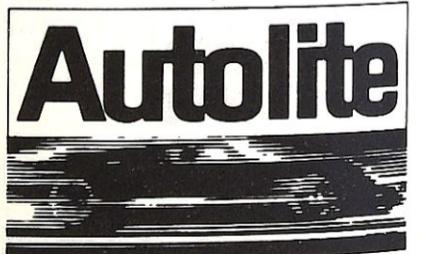
en EIBAR: Arragueta, 9 bajo - Telefono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



**Ninguna bujía ha ganado nunca Le Mans**

**Pero es una coincidencia que los ganadores de 1966, 1967, 1968 y 1969 llevaran sus coches equipados con bujías Autolite.**



*Estas bujías han sido diseñadas para dar un mejor rendimiento en todos los coches. Ford equipa en fábrica sus coches únicamente con bujías Autolite.*

# Renault hará tres modelos R-12 con dos puertas

A poco de la presentación en España del R-12, se conoce ya, aunque de forma extraoficial, el nuevo proyecto de la Renault francesa, sobre la base mecánica de tracción delantera de 1300 cc.: el R-12 de dos puertas. Con ello, la primera marca francesa productora de automóviles señala un cambio importante en su política de mercado, orientada a los vehículos utilitarios o semiutilitarios, incluso de carácter deportivo, pero siempre desprovistos del acabado, del estilo auténtico de un coche deportivo de dos puertas. El R-12 de dos puertas supone dentro de la Regie lo que el 124 Coupé y Spider en sus distintas versiones, dentro de la Fiat: un modelo capaz de proporcionar una variación prestigiosa dentro del conjunto de productos ofrecidos, y capaz también de llenar un hueco de cierta importancia en la demanda del mercado. Ello hace pensar que el futuro coche francés tendrá posibilidades, en el futuro, en el propio mercado español y que tal vez incline a Fasa a fabricarlo en cortas series y, si mantiene la política actual, poco después de que estas versiones sean presentadas en Francia.

En el Salón de Ginebra de 1971, la Regie Renault quiere presentar estos coches. Si no lo hace antes es porque en el Salón de París pretende dar realce al R-12 Gordini y al R-12 Break, cuyos proyectos son conocidos ya hace tiempo. De esta forma, en los próximos meses será el R-12 el modelo que sirva de base a la renovación de la oferta por parte de esta firma. Se espera que, en la primavera próxima, sobre el R-12 se tendrán tres nuevas versiones: Coupé, descapotable y una berlina. Las dos primeras, en realidad, serán muy parecidas, teniendo la segunda un techo desmontable similar al del Porsche Targa, con un arco de seguridad posterior.

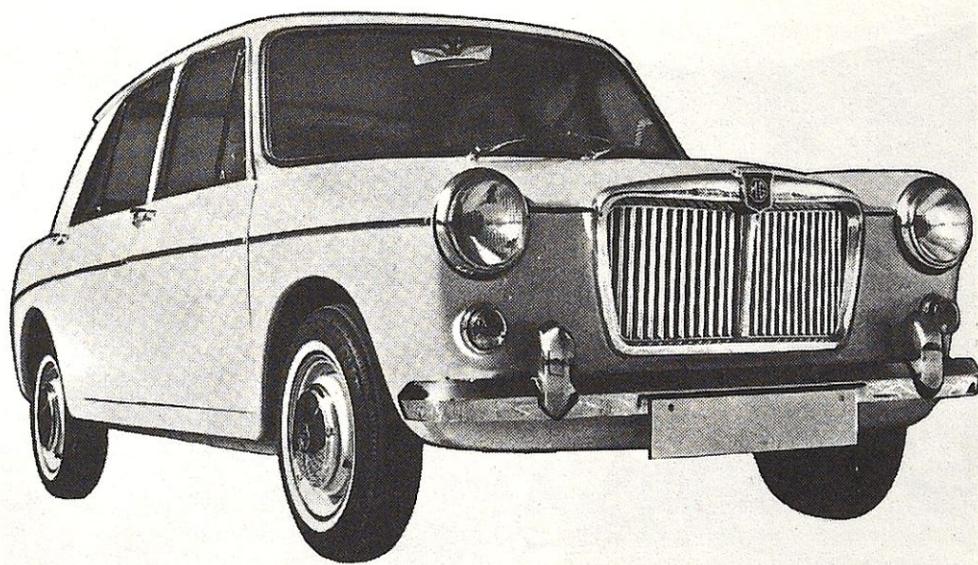
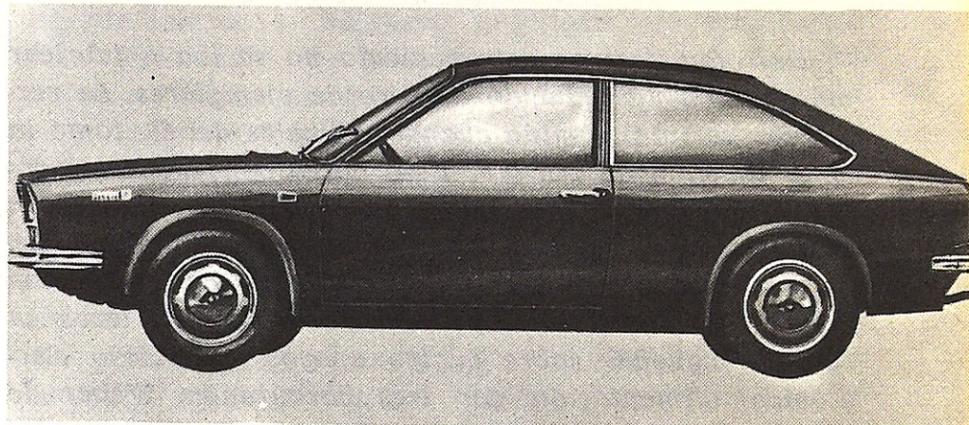
En esta ocasión nos referimos al último de los tres mencionados, el «coach», término reservado, en principio, a las carrocerías de dos puertas y cuatro plazas, aunque estamos seguros de que será llamado más frecuentemente Coupé,

palabra que más bien está reservada a los coches de dos plazas.

Este modelo será un poco más corto que la berlina y tendrá una longitud de 4,20 metros, mientras que su distancia entre ejes seguirá siendo la misma, de 2,44 metros. Con ello, el espacio reservado atrás será prácticamente igual que el de la berlina, aunque el techo tenderá a bajar, en lugar de subir como en la berlina. En líneas generales, este «coach» o «coupé» tiende a conciliar dos exigencias, la elegancia con la amplitud interior.

Su silueta es agradable: lleva una «cintura» de caja bastante baja y la superficie acristalada es generosa. Se encuentra en él el mismo estilo general del R-12 berlina, si bien mucho más refinado.

El motor será en principio el de la berlina, de 54 CV DIN, pero el constructor aprovechará la facilidad para montar motores de otras potencias en las versiones de dos puertas: tanto el del R-12 Gordini, con 120 CV o más, como el del R-16 TS o el del Alpine.



**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

# DINO FERRARI

Velocidad máxima:  
230 kilómetros por hora

*El Dino nació oficialmente en 1966. Esta nueva marca, cuyo nombre le fue dado por Ferrari en memoria de su hijo fallecido, iba realmente a separarse en dos ramas familiares: Dino-Fiat y Dino Ferrari; el primero producía un coupé 2+2 y un spider de arquitectura convencional, alimentados por un motor dos litros, cuatro árboles de levas en culata diseñado por Ferrari, que equipaba también, en una versión más potente, el coupé construido en Maranello, el 206 GT.*

*De todas formas este vehículo no se iba a fabricar más que en un reducido número de ejemplares. La verdadera partida se sitúa cuando a finales del 69, tomó la denominación de 246 GT. Esto corresponde a una evolución del motor, que, ahora fabricado enteramente en Fiat, veía aumentar su cilindrada, de 1.897 a 2.418 c.c. La estructura general no ha cambiado, continúa siendo un V-6, distribución por cuatro árboles de levas en cabeza, cigüeñal sobre cuatro apoyos, encendido electrónico, alimentación por tres carburantes Weber de*

*doble cuerpo. Con una relación de compresión de 9 a 1, este motor desarrolla 195 CV. DIN a 7.600 r.p.m.*

*El chasis es de construcción tubular. Las suspensiones, naturalmente, son independientes a las cuatro ruedas, por triángulos superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barras antibalaneo. Los frenos son de discos Girling asistidos, y la dirección de cremallera. Las ruedas de aleación ligera y fijación por tornillo central con mariposas, calzan neumáticos Michelin 185 por 14 RV.*

## EL PUESTO DE CONDUCCION

*Diseñada por Pininfarina la carrocería su aspecto es enteramente de un prototipo de carreras. Dada la anchura de las puertas y la situación baja de los asientos, no ofrece ninguna dificultad el entrar. Los asientos, perfectamente diseñados, procuran una postura muy adecuada, con unos márgenes de reglaje válidos para todas las tallas.*

*El salpicadero va equipado con piel mate y negra anti-reflectante y comprende una guantera de capacidad increíblemente ridícula, aunque se ve aumentada por un cofre bajo el salpicadero, no demasiado práctico. El maletero trasero es de dimensiones aceptables, mientras que debajo del capot delantero todo el espacio está ocupado por la voluminosa rueda de repuesto.*

*El problema de la visibilidad trasera, y más concretamente de tres cuartos para atrás, ha sido en este caso*



**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

brillantemente resuelto por Pininfarina. La luneta trasera tiene a este efecto dos bisagras en sus extremos que abren completamente los ángulos. En cuanto al espacio del habitáculo, es generoso. Es preciso también elogiar a Pininfarina por la insonoridad aerodinámica de la carrocería y también por el hecho —más importante de lo que parece a primera vista— de poder rodar de prisa con las ventanillas abiertas, sin que se desencadene una tormenta de aire dentro del coche.

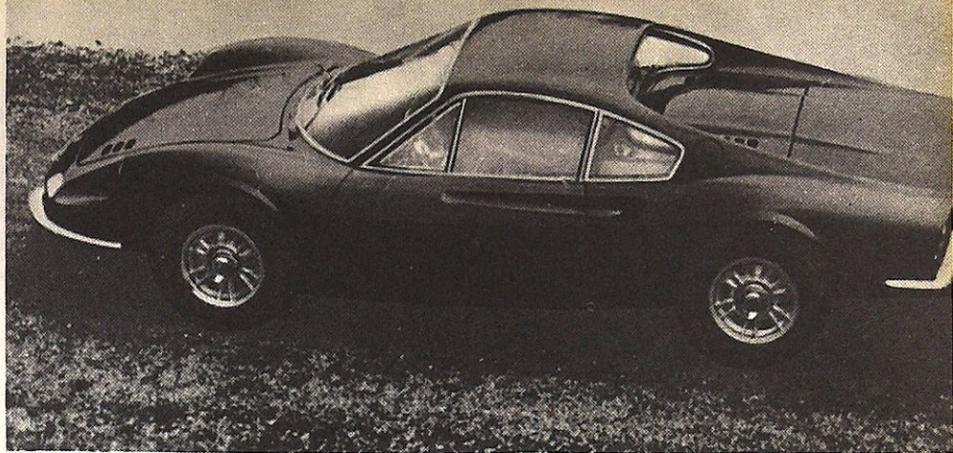
## PRESTACIONES

Con una persona a bordo, el depósito de gasolina lleno hasta arriba y el tiempo particularmente favorable se obtuvieron los siguientes tiempos:

Mil metros salida parada: 27" 5/10.

Velocidad máxima: 230 kms/h. a 7.400 r.p.m. Aunque con un vehículo no tan nuevo como el de la prueba, es seguro que puede mejorarse un poco más. La relación de marchas intermedias —70, 100, 135 y 190 kms/h. de contador— deja entrever, en teoría, un escalonamiento excesivo entre una tercera corta y una cuarta larga. En la práctica, la soltura extraordinaria del motor borra todo esto completamente, y por el contrario sobre una carretera de montaña, esta tercera se muestra como una combinación fantástica de dureza y brío.

El consumo en esta prueba ha sido de 20 litros a los 100 kilómetros, lo que no tiene nada de escandaloso en vista de las medias obtenidas; un cuatro litros, puesto en las mismas condiciones, seguramente que hubiese quemado dos veces más de combustible, sin permitir, probablemente, conducirlo ni tan de prisa ni tan fácilmente.



## EN LA CARRETERA

El Dino Ferreri es formidablemente eficaz. Incluso podría decirse, que sobre un recorrido variado que comprenda un poco de todo tipo de carreteras, ningún otro vehículo de producción debe poder resistirle.

Combina en la más alta medida que la técnica actual permite, formando un espléndido conjunto, la potencia, la calidad de la comodidad de marcha y la maniobrabilidad. La suspensión es muy suave y bien amortiguada, siendo el balanceo prácticamente inexistente. Bien terminados los asientos, el piloto y su acompañante no están sometidos en ningún momento a movimientos bruscos, incluso ni en los virajes tomados con estilo de competición.

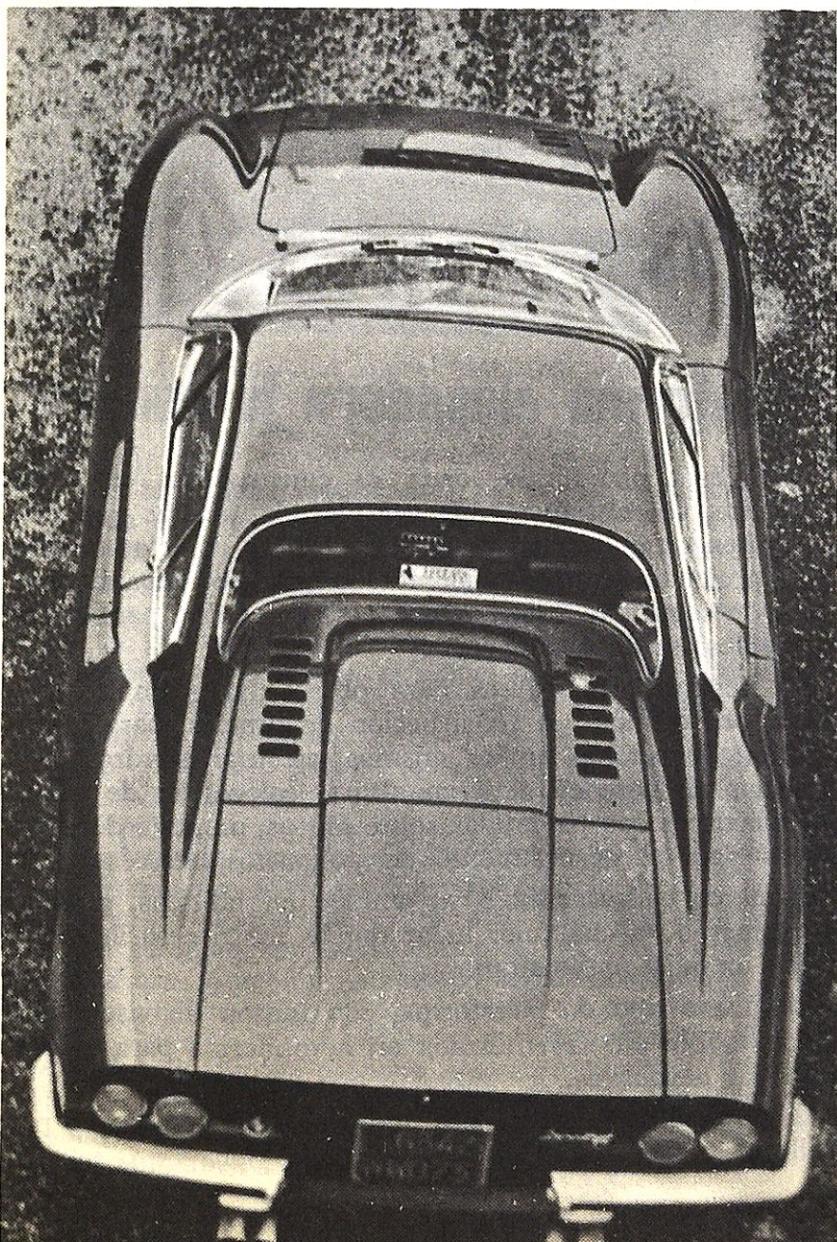
La dirección, muy suave, nos ha parecido demasiado desmultiplicada y, sobre todo un poco blanda, faltándole sensibilidad y recuperación. Por ello, al primer contacto con el coche se experimenta cierta desconfianza en el volante y algunas vacilaciones a llevar el vehículo cerca de sus límites. A pesar de lo cual, la eficacia es formidable, el coeficiente de seguridad enorme, pero, al placer de conducir, le falta un pequeño toque de refinamiento en la medida en que la dirección no transmite con toda fidelidad apetecida las reacciones más variadas del vehículo.

El motor, magnífico y muy flexible, sube tan fácilmente de régimen que es bueno observar con atención el cuentavueeltas —sobre todo en las tres primeras marchas— si no se quiere, por descuido, sobrepasar las 7.800 r.p.m. autorizadas.

## CONCLUSION

El Dino Ferrari nos parece el automóvil deportivo a la vez más sofisticado y más eficaz que hemos conducido hasta hoy. Se comporta bien en todas las ocasiones y sus frenos son excepcionales, lo mismo en ciudad a 30 kilómetros por hora que a más de 200 por la autopista. Es ligero de manejar, pero sólidamente construido —pesa 1.150 kilos—, es decir, dotado de una carrocería y un chasis rígidos y, por lo tanto silencioso. Su comodidad de marcha y su confort excepcional constituirán una verdadera revelación para los que no han apreciado y conducido nunca un vehículo con motor central trasero. Evidentemente, el Dino Ferrari es muy caro, y esto, desgraciadamente, limitará terriblemente su difusión, en particular entre una clientela joven o casi joven a la que podría aportar el máximo de satisfacciones.

Para la propaganda publicitaria editada, el Dino es «casi un Ferrari». Para nosotros, es el mejor de los Ferreri, puesto que es el deportivo más auténtico de todos los automóviles de «sport» actuales.



## LA INSTALACION DE SURTIDORES MAS MODERNA DEL MUNDO

En el futuro, cualquier automovilista podrá llenar su depósito de gasolina en cualquier lugar de Suiza sin necesidad de desembolsar el dinero inmediatamente y en cualquier momento del día o de la noche. Con auxilio de una llave especial cuyo mando característico será registrado por un aparato electrónico instalado en el surtidor, podrá cortocircuitarse el circuito de la bomba de gasolina, se abre la válvula de la pistola de llenado y se pone en funcionamiento el mecanismo de control de llenado.

Sin embargo, la principal novedad de este sistema electrónico de surtidores es la transmisión de datos desde el surtidor a una Central, que estará instalada en un lugar de Suiza y en la que se reunirán, prácticamente, todas las conducciones del circuito de depósitos conectado. Así, una calculadora analógica registrará en la cuenta clave correspondiente la cantidad de gasolina cargada, en qué momento, dónde y a qué precio. A finales de mes, el cliente del sistema recibirá por correo una factura. Está descartada toda posibilidad de que se produzcan errores, toda vez que no interviene el elemento humano en el desarrollo de las operaciones. Todo es automático.

La instalación de autoservicio Asper «Keystar» constituye una creación suiza que seguramente es, en la actualidad, la instalación de surtidores más modernos. En la actualidad, se encuentran en curso negociaciones con grandes Empresas petroleras; pero, de todas maneras, la fábrica, que en la actualidad mantiene en Suiza una cadena de surtidores con fines experimentales, no quiere ceder su pa-

tente a una sola Firma de Carburantes, sino que quiere que se interesen todas, las Empresas y propietarios de surtidores en este sistema, con el fin de conseguir los mayores efectos de racionalización en beneficio de todos los participantes.

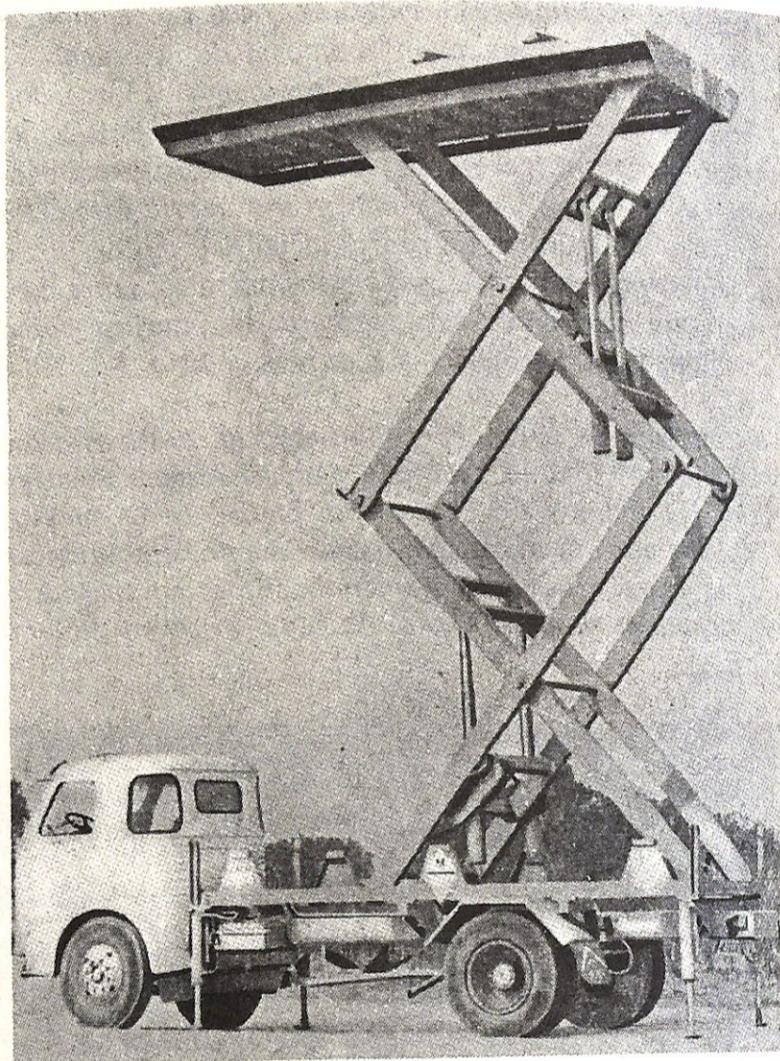
Según se desprende de las primeras experiencias prácticas con la instalación experimental, es seguro que el Sistema «Keystar» será superior a todos los que existen en la actualidad, ofreciendo a los clientes, después de su amortización una serie de ventajas. Llama la atención también el hecho de que es imposible lograr una copia de la llave cilíndrica con su clave, porque la fabricación de los taladros se efectúa secretamente.

## 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



## Plataforma elevadora hidráulica

CON esta plataforma, dada su construcción en doble tijera, se consiguen, una vez elevada, alturas que permiten su utilización y servicio de muy diversas formas.

Su accionamiento es totalmente hidráulico, llevando válvulas de seguridad incorporadas en su circuito, para evitar accidentes en caso de avería.

Su destino principal es para obras civiles en general, como, por ejemplo, la construcción de túneles, para la colocación de cerchas en los mismos, efectuar taladros para barrenos en paredes de gran altura, colocación de tendidos eléctricos con palomillas sobre muros, montaje de guías aéreas para el deslizamiento de polipastos, etc.

También es susceptible su empleo en fábricas, grandes almacenes o en cualquier lugar donde sea necesario elevar cargas pesadas o voluminosas.

El mismo tipo de plataforma, con furgón de visera instalados sobre ella, es utilizada en aeropuertos para el servicio de aeronaves.

Esta plataforma elevadora hidráulica es fabricada por Talleres Peláez, de Madrid.

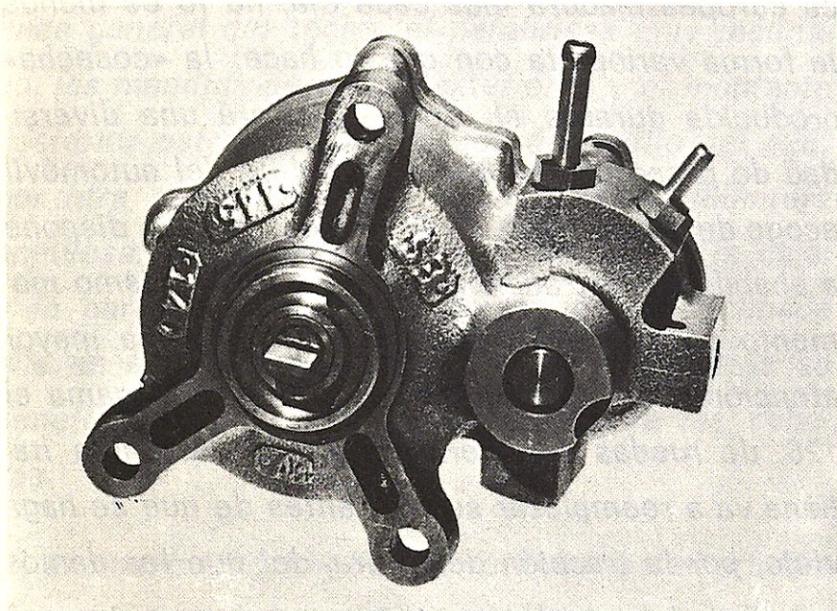
## EL OBJETO MISTERIOSO

Esta pieza, de unos 12 cms. de altura, 8 de longitud y otros tantos de anchura es una de las «armas secretas» del nuevo Citroen con motor Maserati, que llevará el nombre de «Citroen SM» y que será presentado dentro de pocos días en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra.

Se trata del regulador que ordena la dirección con recuperación asistida del citado modelo SM. Este nuevo sistema, producto de una técnica de vanguardia, representa, sin duda alguna, por lo menos, al que supuso, en 1955, la suspensión hidroneumática sobre el DS o los frenos de disco con mando asistido del mismo modelo.

El DS, conocido en España popularmente como «tiburón», fue, en su aparición en 1955, el primer vehículo equipado en serie con una dirección asistida.

Un regulador centrífugo ha sido acoplado a la terminal de la caja de velocidades; su velocidad de rotación está, por lo tanto, en función de la velocidad del vehículo. Este dispositivo centrífugo actúa por un brazo de palanca sobre un cajón hidráulico que regula la presión en el círculo de servo-dirección, de tal forma que el esfuerzo a ejercer sobre el volante varía en razón de la velocidad: el esfuerzo necesario, muy débil a escasa velocidad, crece a medida que ésta aumenta.



La dirección con recuperación asistida Citroen permite obtener a la vez:

—Una progresividad en el esfuerzo necesario para el giro, en armonía perfecta con la velocidad del vehículo.

—Una estabilidad asombrosa a cualquier velocidad: en línea recta da la impresión de que el coche está guiado por raíles, y tanto más cuanto más rápida es la marcha.

—Una constante garantía de seguridad en las curvas: para cada posición del volante las ruedas quedan bloqueadas y el giro no puede ser influido ni por una diferencia de frenado entre las ruedas, ni por un accidente en los neumáticos, ni por el encuentro de una rueda con un obstáculo relativamente importante, ni por el paso de una rueda sobre terreno movedizo, parte deslizante de la calzada o charco profundo.

—La posibilidad para el conductor, de reaccionar rápidamente y con más eficacia en caso de incidente imprevisto en el tráfico.

La dirección con recuperación asistida del Citroen SM es un elemento de seguridad considerable en cualquier circunstancia y a cualquier velocidad. Garantiza una estabilidad del vehículo, en línea recta o en un viraje, desconocida hasta ahora. Aumenta la maniobrabilidad al mismo tiempo que la satisfacción de conducir tanto en carretera como en ciudad. Corresponde exactamente a la definición de «gran turismo» que Citroen propone para su modelo: un coche que permite alcanzar un nivel de seguridad y de comodidad inigualado hasta hoy, en un vehículo capaz de alcanzar marcas de automóvil deportivo.

# DODGE

## Línea GT y GLE

### ENTREGA INMEDIATA



- Ofrecemos:
- Tomar su coche usado.
  - Cómodos plazos mensuales.
  - Demostraciones sin compromiso.
  - Visítenos con su familia, incluso sábados tarde.

# ARCOS

## PRIM, 59

### TELEFONOS

11.642

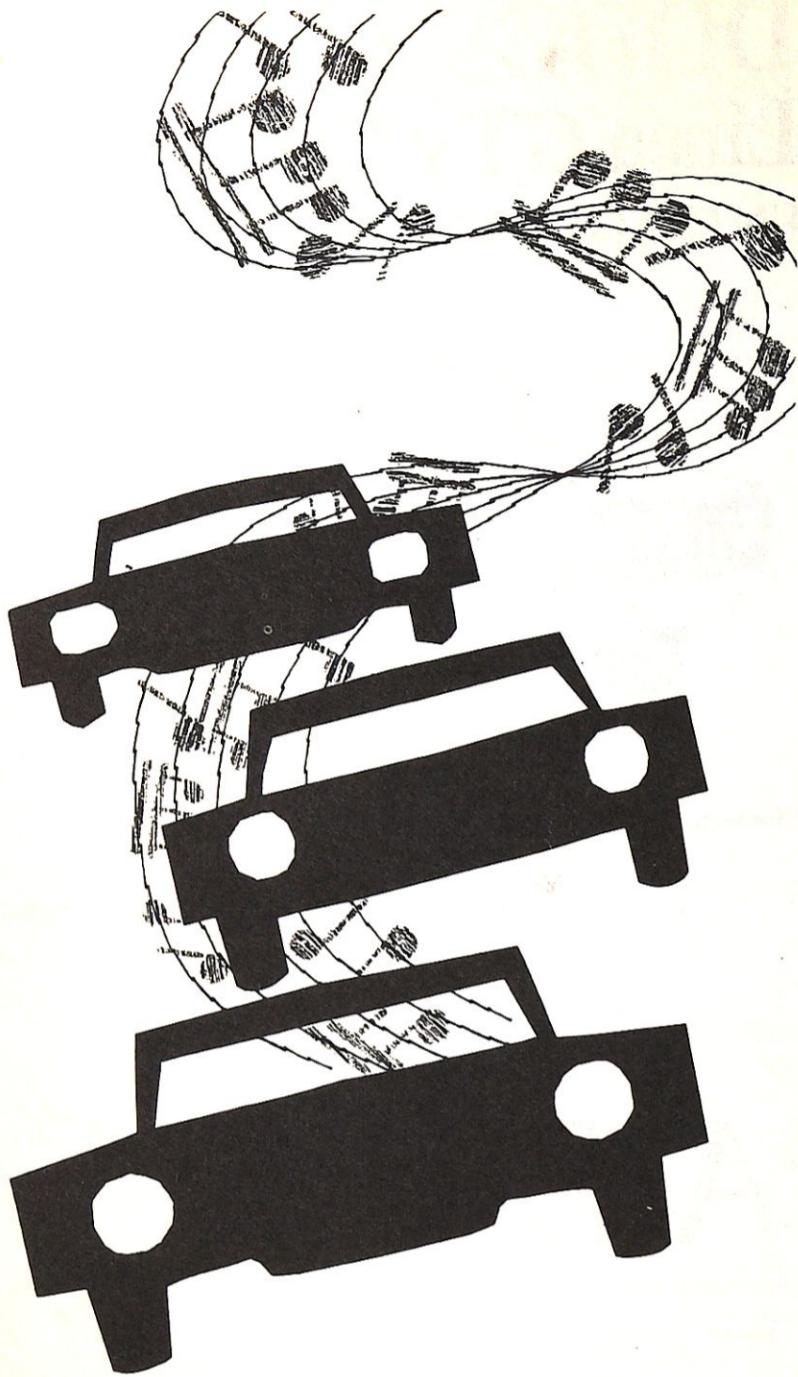
24.864

24.856

# SAN SEBASTIAN

CONCESIONARIO DE  BARREIROS

Usted puede; disfrute el poder de un Dodge



sus programas preferidos con

**PHILIPS  
AUTO-RADIO**  
instalado por

**RADIO GROS**

la casa del auto-radio  
paseo de colón, 24  
telf. 23 2 91  
san sebastián

**UNA GARANTIA AUTENTICA**

# EL 127

**EL FIAT 850 DE TRACCION  
DELANTERA PARA LA  
PRIMAVERA DE 1971**

**DENTRO DE DOS AÑOS  
PUEDE SER ESPAÑOL**

*Si el próximo año sale al mercado italiano el «127», se puede calcular que sea español para la temporada siguiente. Por esta razón, nuestra exclusiva internacional adquiere caracteres de documento importante.*

*Si bien es claro que la industria automovilística europea madura más cada día, no lo es menos la forma variopinta con que lo hace: la «cosecha» producida durante el otoño mostrará una diversidad de proporciones que el mundillo del automóvil acoge de buena gana. En Alemania, Ford se dispone a abandonar la tracción delantera en el mismo momento en que el Fiat le va a dedicar una mayor atención. Después de haber añadido a su gama el 128, de ruedas delanteras motrices, la marca italiana va a reemplazar su 850, antes de que se haga viejo, por la tracción delantera, del que les damos esta primicia exclusiva, y que, seguramente recibirá la denominación de «127».*

*En esta ocasión Italia «bascula» al igual que Renault, Fiat se aparta del motor trasero, fórmula sobre la que muy pronto sólo basará su producción Volkswagen, entre las marcas importantes.*

*Con el A-112 producido por su filial Autobianchi, Fiat dispone a la vez de una buena pieza de producción y de un vehículo «sonda» lanzado a una exploración en el dominio del coche corto, terreno extrañamente descuidado por los constructores franceses, por ejemplo, y en el que el Mini británico campaba por sus respetos desde hace diez años. Pero el pequeño Autobianchi no es vehículo popular: su precio es sólo 35.000 menor (franco fábrica) que el del 128 dos puertas en el mercado*

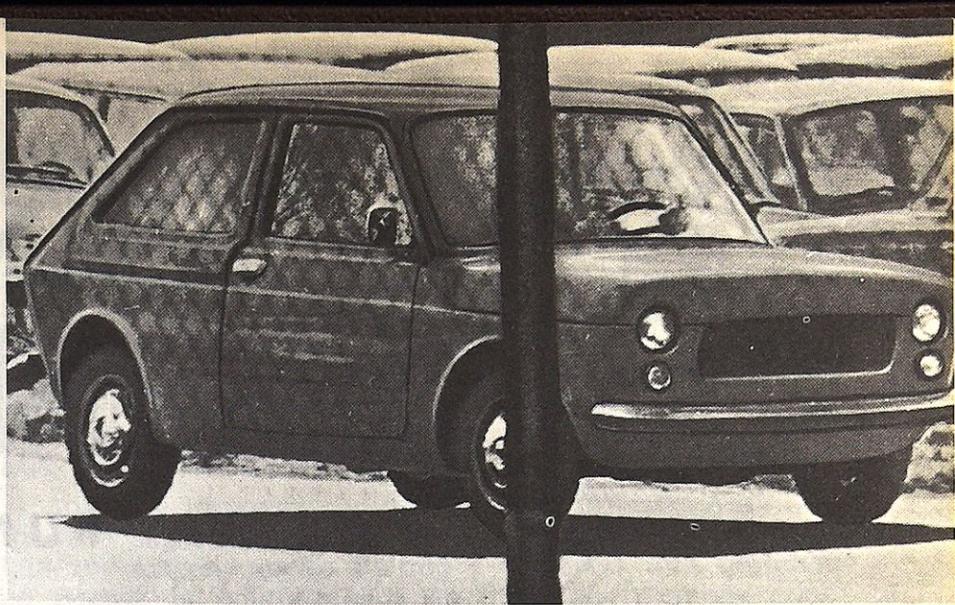
italiano, y en los mercados exteriores supondrá una cantidad en la que se desenvuelven coches más prácticos, aunque quizá no tan atractivos. Así pues, Fiat intentará lanzar un modelo de concepción análoga al A112, pero menos caro, con un precio entre un 15 y un 20 por ciento menor.

El nuevo 850 recibirá, desde luego un motor transversal, que debería ser el del A-112, en menos apretado. El 903 de Autobianchi de 44 CV. a 6.000 r. p. m. La actual berlina 850 de Fiat dispone de 34 CV. DIN a 4.800 r. p. m. con sus 843 c.c. La potencia del futuro tracción delantera se situará seguramente entre estas dos cifras y su velocidad será de unos 130 kilómetros a la hora.

Como el 128 y el A-112, el nuevo 850 dispone de ruedas posteriores independientes, suspendidas por una ballesta transversal; los frenos son de disco los delanteros y de tambor los posteriores. La línea general del techo, el parabrisas muy inclinado, las manillas de puerta exteriores y el montante posterior estrecho son propios del estilo del 128; por otra parte del A-112 toma la parte delantera angulosa, la «nervadura» en la cintura de la caja, y la parte posterior muy corta, menos inclinada que en el 850 berlina. Los pasajeros de atrás se beneficiarán de un mayor espacio para las cabezas.

El nuevo tracción delantera debería ser presentado en el próximo otoño, pero las huelgas que ha experimentado la fábrica italiana posiblemente retrasen la salida.

(Motor Press)



## COMENTARIOS SOBRE EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA PARA AUTOMOVILES FORMULA 1

De la dureza de esta competición internacional celebrada en Madrid puede juzgarse fácilmente si se tiene en cuenta que de 16 participantes sólo 5 lograron terminar la carrera.

En primer lugar, Jackie Stewart, campeón mundial 1969, sobre «March»; 2.º, Bruce McLaren, sobre «McLaren»; 3.º, Mario Andretti, sobre «March»; 4.º, Graham Hill, campeón mundial 1968, sobre «Lotus», y 5.º, Serviz-Gavin, sobre «March».

Es de notar que Graham Hill, posiblemente aún no suficientemente recuperado del gravísimo accidente que sufrió durante la temporada anterior, ha conseguido terminar la carrera clasificándose en buen lugar.

Llama la atención que entre los 5 vehículos clasificados, 3 de ellos son de la nueva marca «March».

No menos destacable es el hecho de que los 5 vehículos que han terminado la carrera «casualmente» iban todos equipados con bujías AUTOLITE. ¡Por algo será!

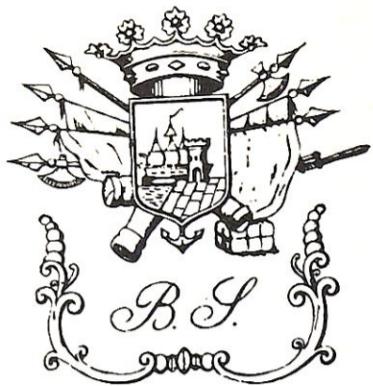
AMORTIGUADORES



- 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



# BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

## Organización propia en el extranjero:

### Filiales:

#### BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575  
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

#### BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela  
Edificio "La Rotonda"  
Anexo-Ap. Postal, 9 A - 484  
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

### Representaciones

#### ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575  
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

#### COLOMBIA

Carrera 7.º, núm. 17-01  
Apartado Aéreo 15974  
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

#### ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue  
Seagram Building,  
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

#### FRANCIA

90, Champs Elysées  
Teléfono 256 31 51  
Telex: INCONTA  
para Bansasder 29642

PARIS 8é

#### GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street  
Teléfono 01-626-6070

LONDRES, E. C. 3

#### MEXICO

Isabel la Católica, 38  
(Edificio "La Noria")  
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

#### PERU

Jirón Ucayali, núm. 142  
Teléfono 7-3148

LIMA

#### VENEZUELA

Avenida de Urdaneta  
esquina Las Ibarra,  
Edificio Central  
Teléfono 81 93 77

CARACAS

# HACE FALTA UN CONVENIO DE SEGURIDAD

El Congreso de los Estados Unidos, en septiembre de 1966, votó el famoso «Safety Act» (Reglamento de Seguridad) que motivó la publicación de 19 «Safety Standards» (normas de seguridad para los automóviles. Seguidamente se introdujeron modificaciones y notas adicionales a estas normas porque, tanto los constructores norteamericanos como los extranjeros, tuvieron sus reservas sobre la posible perfección integral, tanto de las normas como de los términos, de aplicación. Solicitaron modificaciones sustanciales para el proyecto de los vehículos.

## COMPROMISO

Todos los constructores de automóviles, sin embargo, se comprometieron a seguir las prescripciones del «Safety Act». Hace dos años, en una reunión que se celebró en Ginebra, representantes de las principales casas constructoras de todas las naciones reafirmaron su compromiso. Estamos muy lejos, no obstante, de la aplicación integral de estas famosas normas.

Los norteamericanos, en sus mercados, pretenden, que se respeten «sus» normas, y se mantienen reacios a introducir modificaciones; esta postura de fuerza se comprende si se tiene en cuenta que Estados Unidos importa cerca de un millón de automóviles, la mayor parte de ellos europeos y japoneses. Las casas europeas siguen manteniendo sus reuniones en el grupo de trabajo WP 29 para tratar de establecer normas uniformes de seguridad a falta de las cuales, los intercambios comerciales de las naciones productoras disminuyen, gravando el coste de la producción.

Es evidente que si una nación impone normas de seguridad diferentes de las demás, los constructores de automóviles que deseen exportar, se encontrarían en la necesidad, o de reducir sus exportaciones, o de tener que soportar un gravamen en los costos de producción, al verse obligados a introducir modificaciones en

sus vehículos para que se ajusten a las normas de seguridad «diferentes» de dicho país. Si no se llega a un acuerdo «universal», el aumento de precio de los coches deberá pagarlos el consumidor.

A todas las casas constructoras les interesa por lo tanto, llegar pronto a un acuerdo general sobre estas famosas normas de seguridad.

## LOS CONSTRUCTORES ESPERAN

Antes de imponer como prescriptivas las nuevas normas de seguridad se han de realizar estudios y pruebas que exigen mucho tiempo y material, aun teniendo en cuenta la colaboración de diversas naciones constructoras de automóviles que han abierto sus laboratorios a los técnicos del grupo de trabajo del Mercado Común Europeo, encargado de dar las normas adecuadas a la producción europea.

Es evidente que todas estas nuevas normas que los constructores esperan con una cierta ansiedad, porque influyan en sus exportaciones, se definan a través de inevitables compromisos que, por otra parte, no podrán considerarse inmutables. Con el progreso de la técnica y de la tecnología automovilística deberán también progresar las normas de seguridad.

En la práctica, lo importante es que se llegue a una amortización general que garantice el máximo de seguridad del automóvil, aunque imponga sacrificios económicos.

Este es el punto más delicado del problema. Es posible que en el futuro se introduzcan nuevos criterios para la determinación de las normas de seguridad para evitar precisamente las repercusiones que puedan tener en el aspecto comercial.

Estados Unidos tiene sus propias reglas para impedir la competencia de los exportadores europeos y japoneses.

GIOVANNI CANESTRINI  
«Corriere della Sera»

## DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

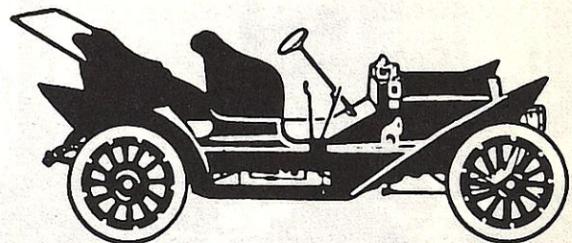
Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

# CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián



## MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

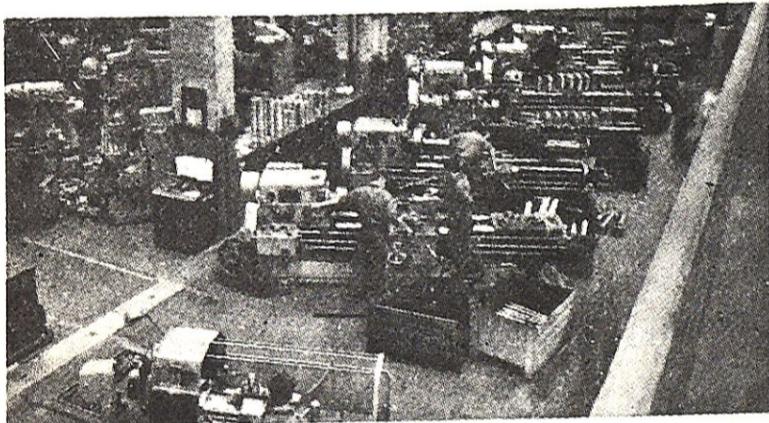
Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

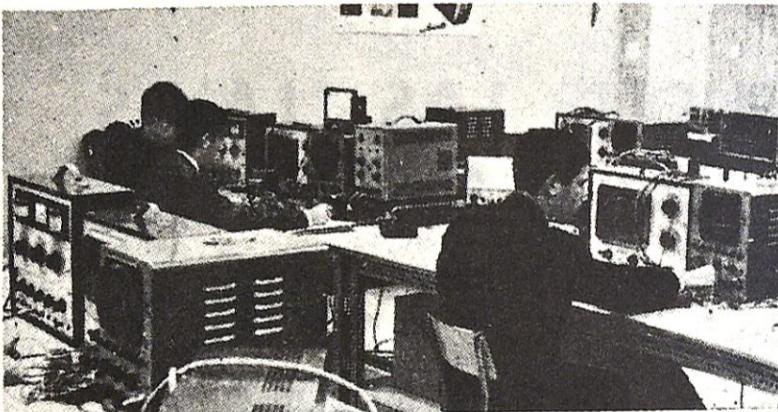
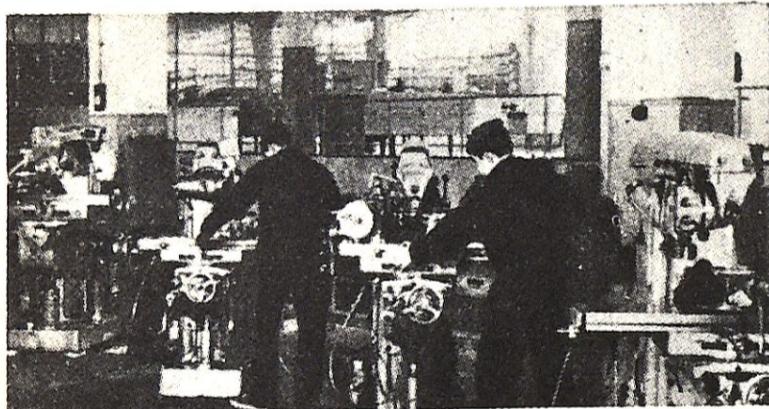
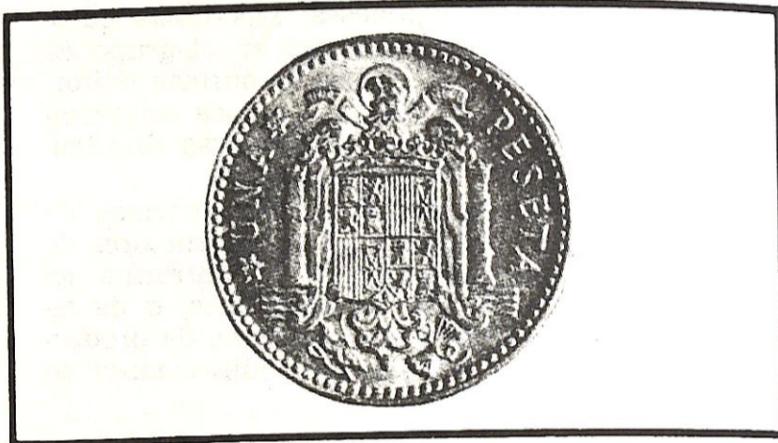
# La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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.

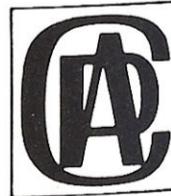


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

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.**



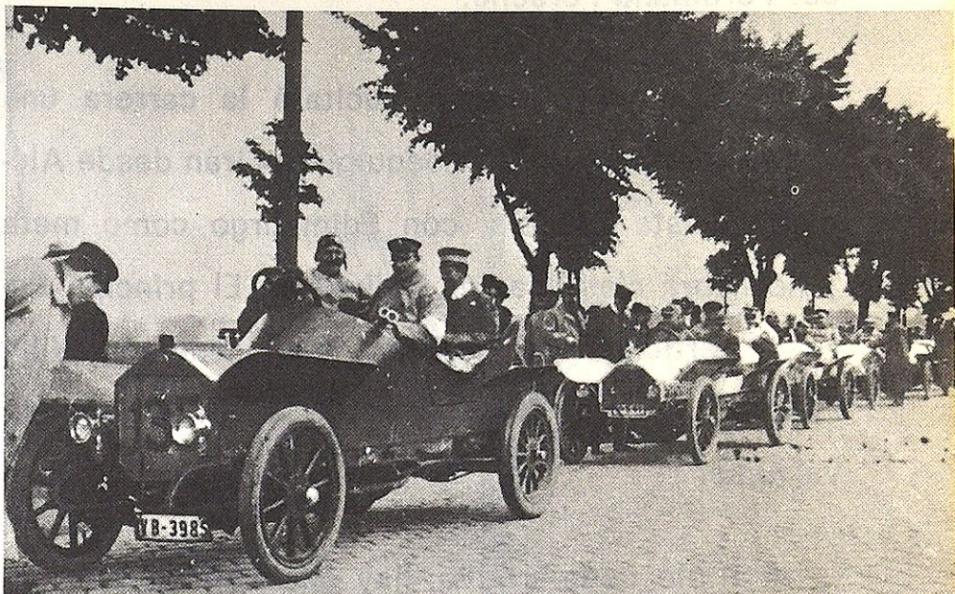
## CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

# CON LA COPA DEL PRINCIPE ENRIQUE

## 1908-1911: Los primeros coches de Gran Turismo

Cuando un profano trata de imaginarse el automóvil de principios de siglo, subsisten dos imágenes: o bien el coche de ciudad, con aspecto de una caja de jabón montada sobre rodillos, o bien, si se trata de un vehículo de competición, un chasis, un motor al aire libre y un asiento dispuesto en cualquier parte en que se arrellane un piloto barbudo, envuelto en un «embalaje» de pieles...

Sin embargo, en menos de diez años, entre 1900 y 1910, la máquina prehistórica se convirtió en coche de carreras. La competición causó esta radical transformación. Así también, dos pruebas alemanas fueron determinantes en la evolución de los vehículos de gran turismo, entre 1905 y 1911. La primera, creada por Von Herkomer, de Munich, fue

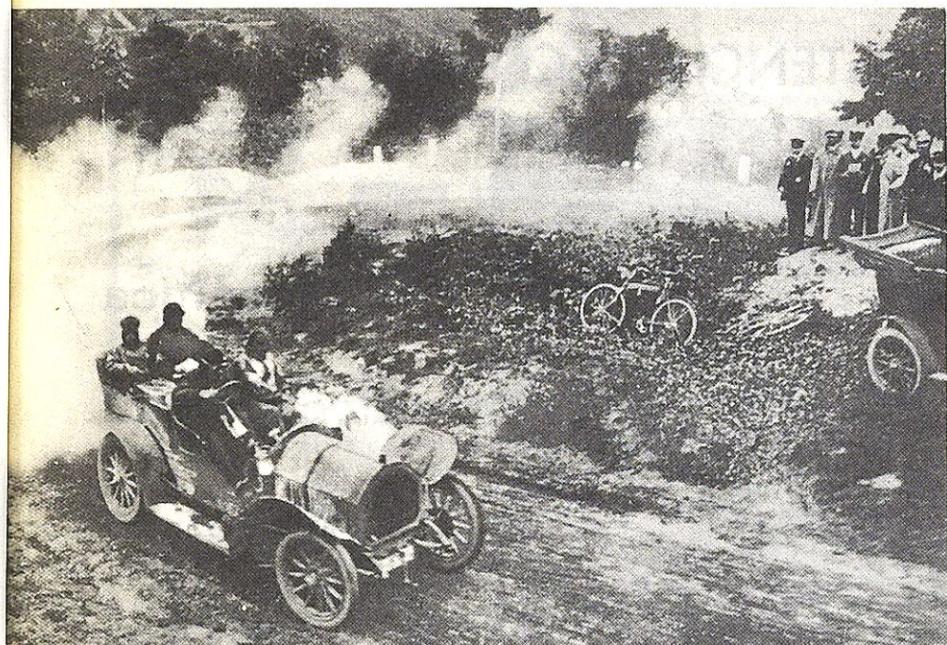


1909. Se va a dar la salida de la Copa del Príncipe Enrique. Resaltan en los coches las aletas obligatorias, en previsión de las proyecciones de piedras por las sinuosas carreteras de Alemania y Hungría.

a partir de entonces animada y patrocinada por el hermano del Kaiser Guillermo II, el príncipe Enrique de Prusia, que dio su nombre a la carrera.

Para estas carreteras difíciles, polvorientas, sin señalizar, los constructores debían dar pruebas de su imaginación. En 1908, a través de las carreteras alemanas, el concurso de turismo, corrido en siete etapas que totalizaban 2.220 kilómetros, veía la victoria de Erle, sobre un «torpedo» carenado Benz, de cuatro cilindros. En 1909, la prueba se alarga, y atraviesa no solamente Alemania, sino también parte de Hungría. Los organizadores han exigido como obligatorios carrocería de tipo GT, así como la presencia de cuatro personas a bordo del vehículo. Las carrocerías debían estar, obligatoriamente, pintadas y el peso mínimo de la «caja» debía representar al menos el 15 por 100 del peso total del coche.

En esta edición se proclama vencedor Wilhelm Opel... sobre Opel. En 1910, la Copa atraviesa la Alsacia-Lorena y registra el copo de los tres primeros puestos por parte de otros tantos Austro-



Los espectadores, estratégicamente situados, admiran en esta curva el estilo del piloto Brauda, al volante de un Darraq de 12 CV.

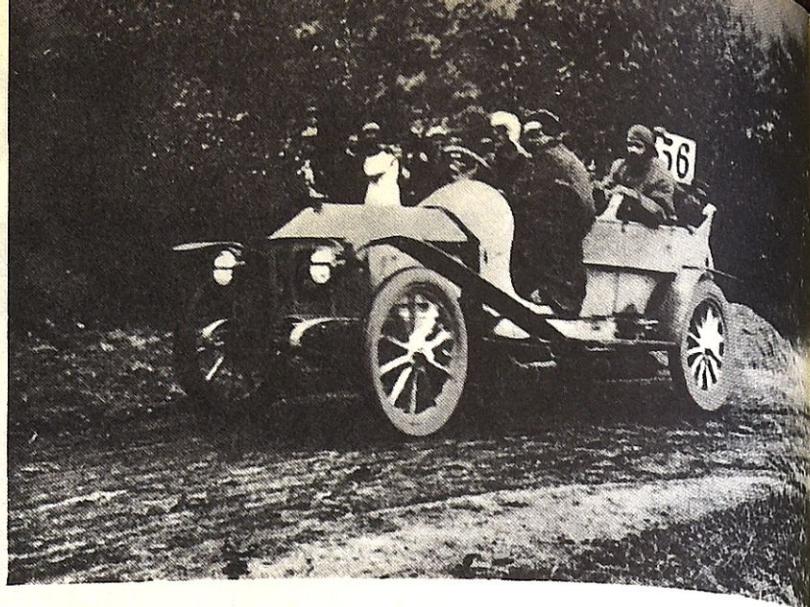
celebrada tres veces: en 1905, 1906 y 1907. Su recorrido se desarrollaba por las carreteras de Baviera y duraba siete días. Esta Copa Herkomer, fue

## OTROS TIEMPOS

Daimler de cuatro cilindros; al volante del coche vencedor, un desconocido que luego se haría famoso: Ferdinand Porsche.

El príncipe Enrique resucitará la carrera una vez más en 1911. Los «coequipiers» irán desde Alemania hasta Escocia, con Edimburgo como meta y no habrá clasificación individual. El príncipe Enrique participa con un Benz, y el campeón Willy Poegge, sobre un Mercedes de motor Knight sin válvulas.

A título comparativo, hay que señalar que, un poco más de diez años antes, en 1889, la primera vuelta automovilística a Francia había visto triunfar a De Knyff, sobre un Panhard 16 CV., que rodó cuarenta y cuatro horas a la media de 51 km./h., a lo largo de un recorrido de 2.200 kilómetros.



*El duque de Baviera, a los mandos de un coche belga: el Metallurgique, de cuatro cilindros.*

Diez años después, la media horaria sobrepasaba los 80 km./h. Los constantes incidentes técnicos habían obligado a los constructores, accesoristas y fabricantes de neumáticos a resolver todos sus problemas «sobre la marcha».

El automovilista no deportivo podía por fin sentarse al volante de su coche con una posibilidad por delante de viajar «a escala europea».

(Motor Press)

**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

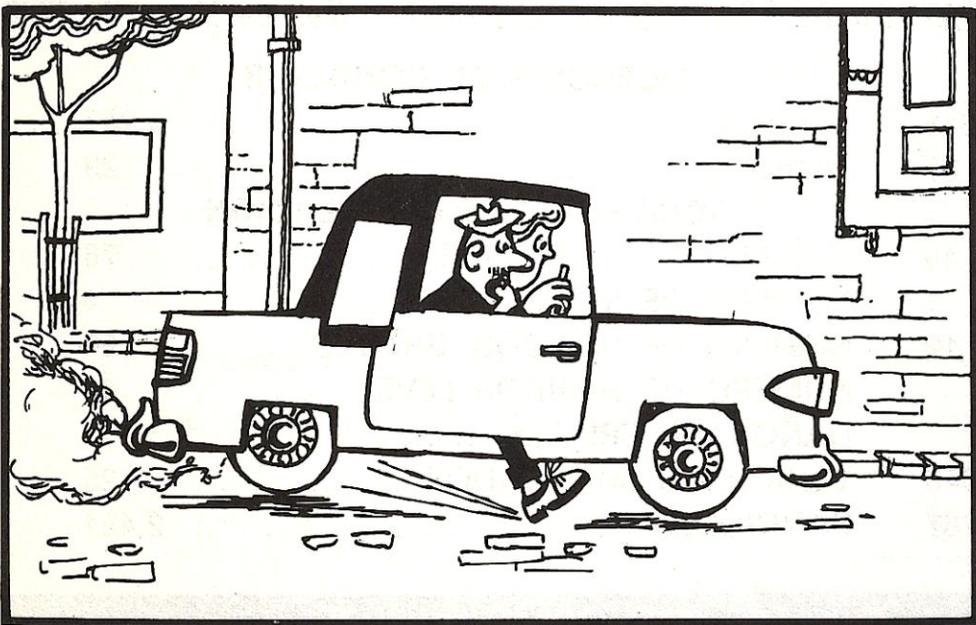


# RUEDA EL HUMOR

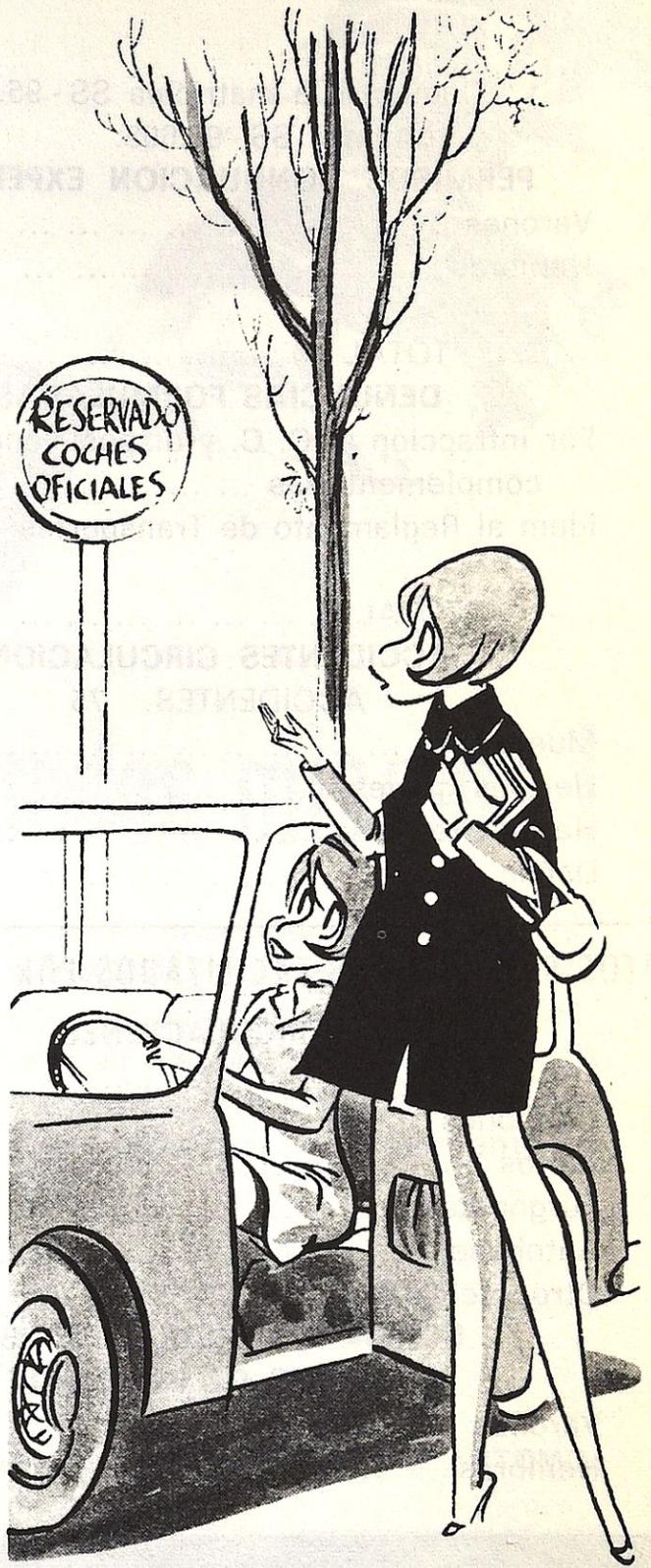


JOAQUÍN ÁLVAREZ

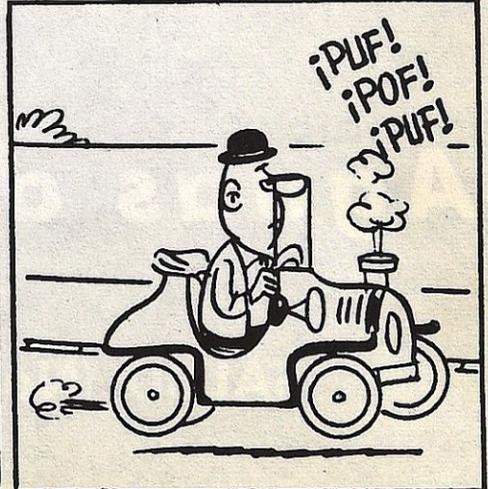
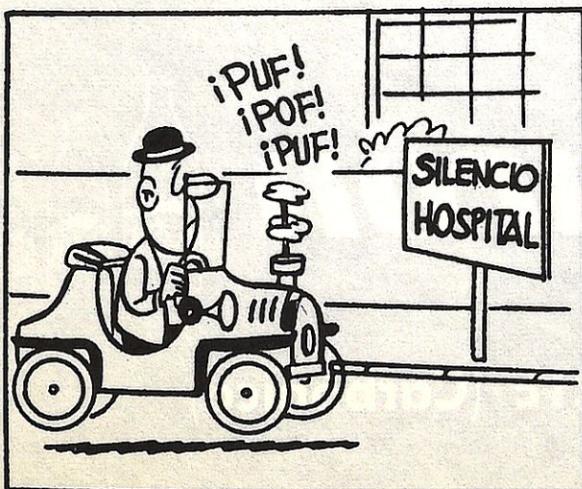
SANFERMINES



Si, si ya se que tiene buenos frenos pero por si acaso...



- Querrá decir que no pueden aparcar los que estudian por libre.



# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA - Datos estadísticos relativos a Mayo de 1970

VEHICULOS	FABRICACION NACIONAL	IMPORTACION	SUBASTA	TOTAL
Camiones ... ..	52	2	—	54
Autobuses ... ..	1	—	—	1
Turismos ... ..	872	7	3	882
Motocicletas ... ..	15	—	1	16
Furgonetas mixtas ... ..	45	—	—	45
	985	9	4	998

Comenzó la matrícula SS - 95.608  
y terminó: SS - 96.605.

## PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones ... ..	1.310
Hembras ... ..	344
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>1.654</b>

## DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias ... ..	3.570
Idem al Reglamento de Transportes ...	354
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>3.924</b>

## ACCIDENTES CIRCULACION

ACCIDENTES: 75

Muertos ... ..	6
Heridos graves ... ..	45
Heridos leves ... ..	49
Daños ... ..	12

## Vehículos implicados:

Bicicletas ... ..	3
Ciclomotores ... ..	4
Motocicletas ... ..	8
Turismos ... ..	87
Camiones ... ..	16
Autobuses ... ..	1
Atropellos a peatones ... ..	15

## Causas:

Exceso velocidad ... ..	18
Circular parte izquierda calzada ... ..	11
No guardar intervalo seguridad ... ..	10
Giros incorrectos ... ..	3
Adelantamientos antirreglamentarios ...	6
No respetar prioridades ... ..	7
Irrumpir peatón calzada sin precaución ...	9
Otras infracciones ... ..	10
Fortuito ... ..	1
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>75</b>

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

## MATRICULACIONES

Turismos ... ..	618
Camiones ... ..	52
Motos ... ..	7
Furgonetas ... ..	49
Autobuses ... ..	1
Otros vehículos ... ..	12

ULTIMA MATRICULA: 70.988

## PERMISOS DE CONDUCIR

Varones ... ..	1.048
Hembras ... ..	287

## LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones ... ..	247
Hembras ... ..	29

## ACCIDENTES DE CIRCULACION

NUMERO DE ACCIDENTES ... ..	76
NUMERO DE MUERTOS ... ..	4
NUMERO DE HERIDOS GRAVES ... ..	50
NUMERO DE HERIDOS LEVES ... ..	42
DAÑOS MATERIALES ... ..	12
VEHICULOS IMPLICADOS ... ..	125
SANCIONES ... ..	2.421

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

# Aguas de Lanjarón



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



## nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

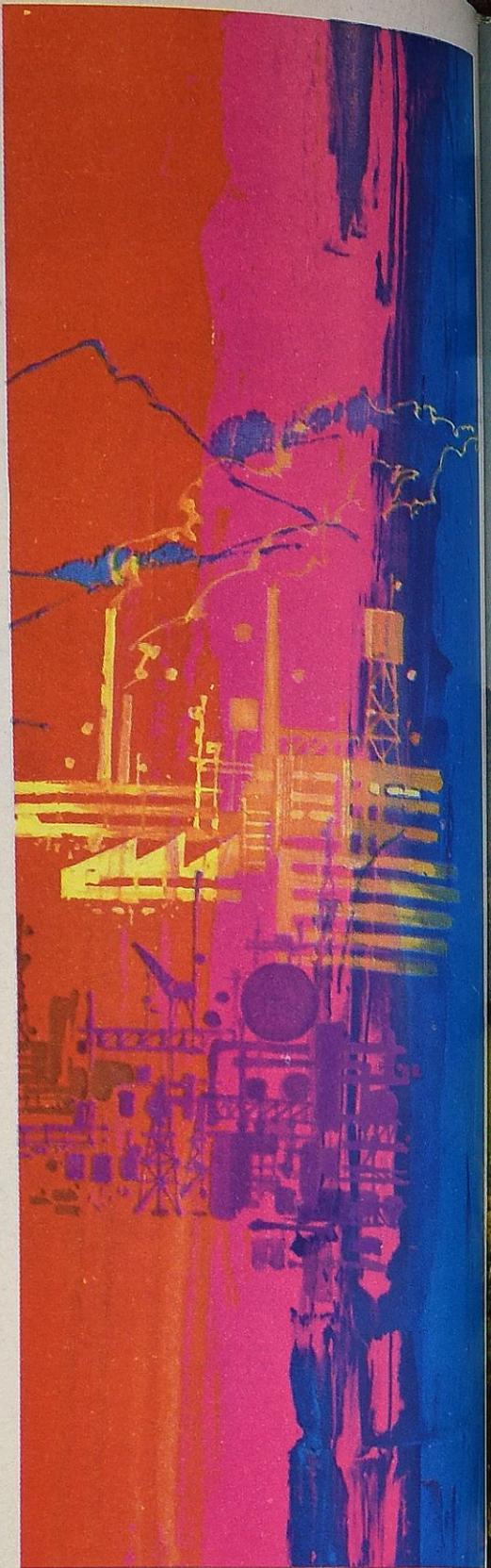
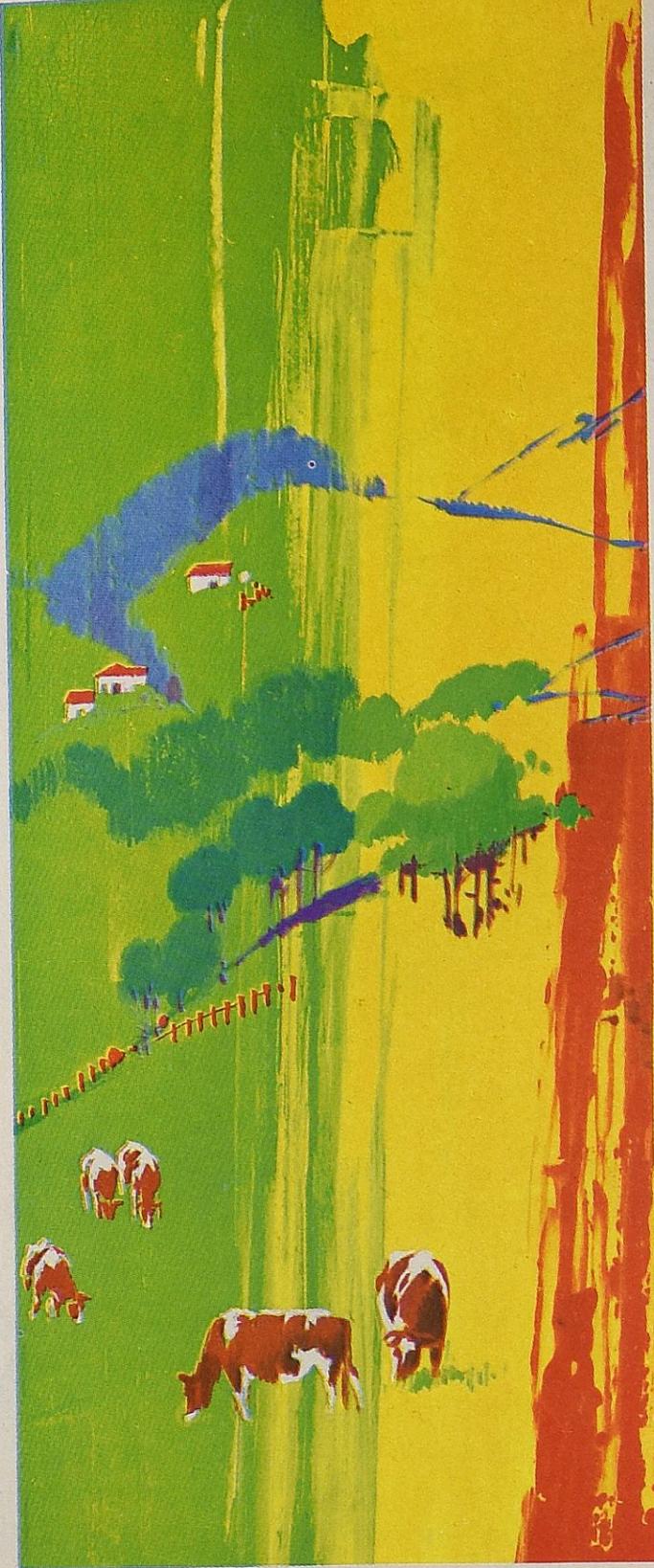
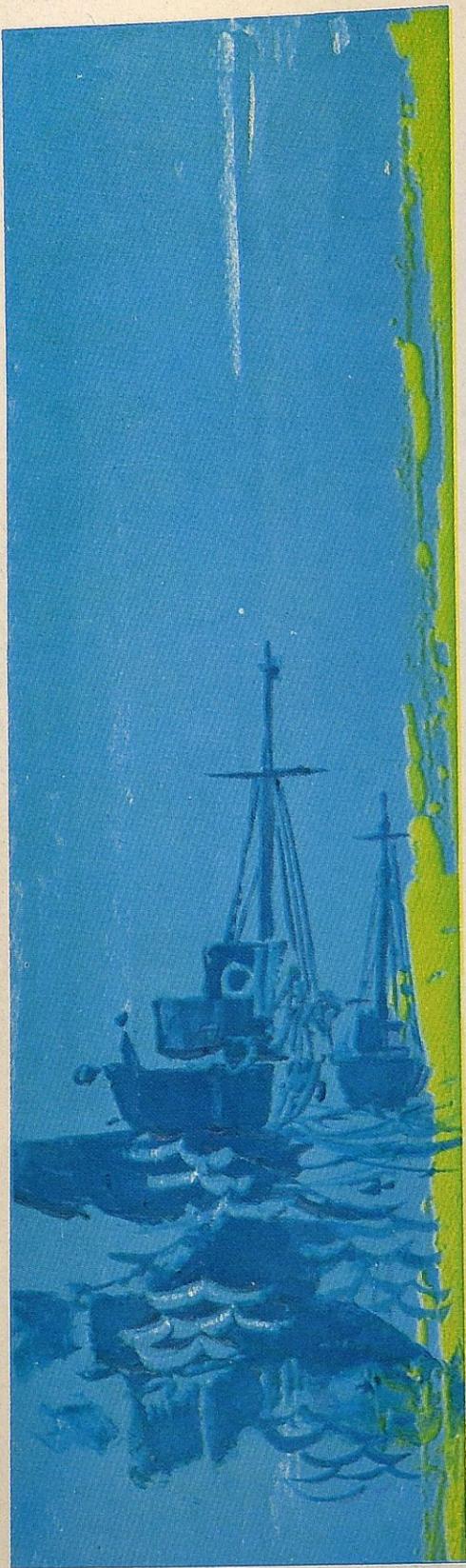
**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**

aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



# Banko Guipuzcoano

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