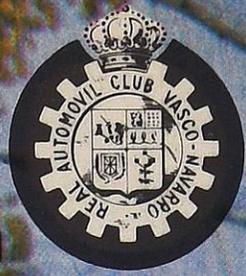


# El Automovil Club



VASCO  
NAVARRO

2ª EPOCA - N.º 57

NOVIEMBRE 1972

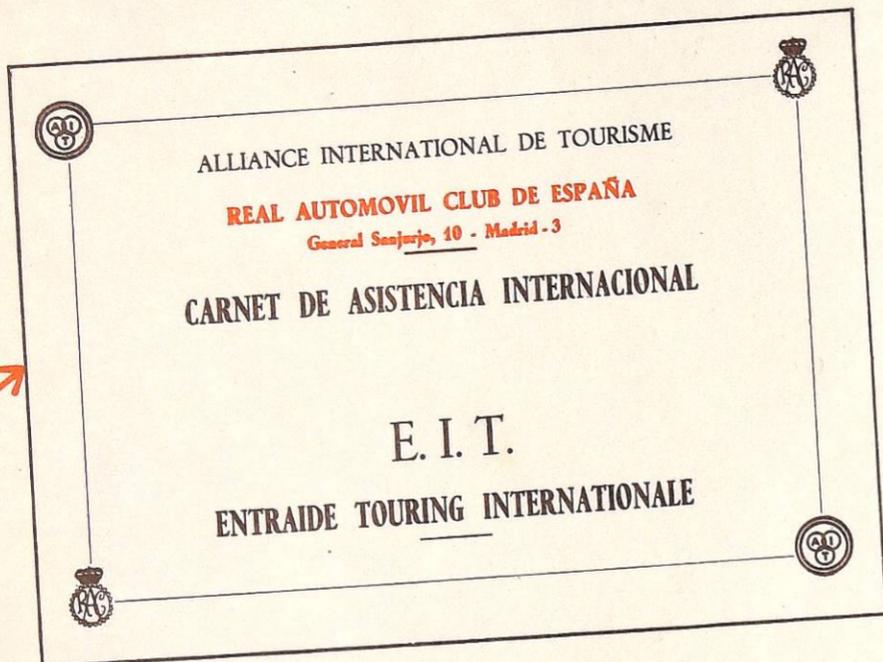


# TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

## Carnet de Asistencia Internacional

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



**ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO**

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

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

SE COMPLEMENTAN

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

## Bonos de Asistencia Internacional

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



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

## SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

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

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

**Todo lo que Vd. necesita para su viaje**

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

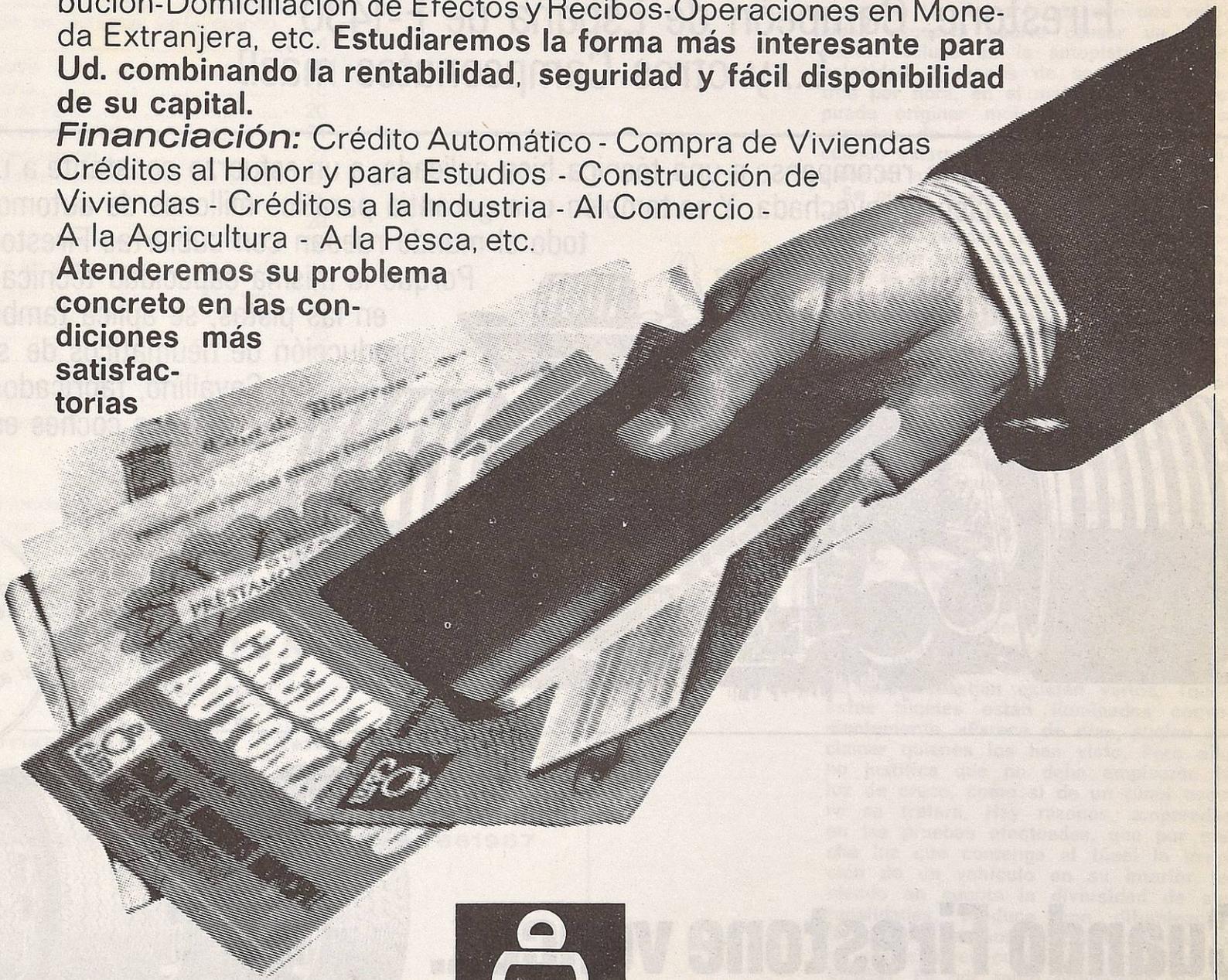
# nuestros servicios pueden resolver su problema

Inversión y Financiación son dos tipos de problemas que nuestros servicios especializados resuelven diariamente.

**Inversión:** Libretas de Ahorro - Imposiciones a Plazo - Cuentas Corrientes - Compra y Venta de Valores Mobiliarios - Cuentas para Abono de Sueldos - Recaudación de Impuestos y Contribución-Domiciliación de Efectos y Recibos-Operaciones en Moneda Extranjera, etc. **Estudiaremos la forma más interesante para Ud. combinando la rentabilidad, seguridad y fácil disponibilidad de su capital.**

**Financiación:** Crédito Automático - Compra de Viviendas - Créditos al Honor y para Estudios - Construcción de Viviendas - Créditos a la Industria - Al Comercio - A la Agricultura - A la Pesca, etc.

**Atenderemos su problema concreto en las condiciones más satisfactorias**



**Caja de Ahorros Municipal  
de San Sebastián**

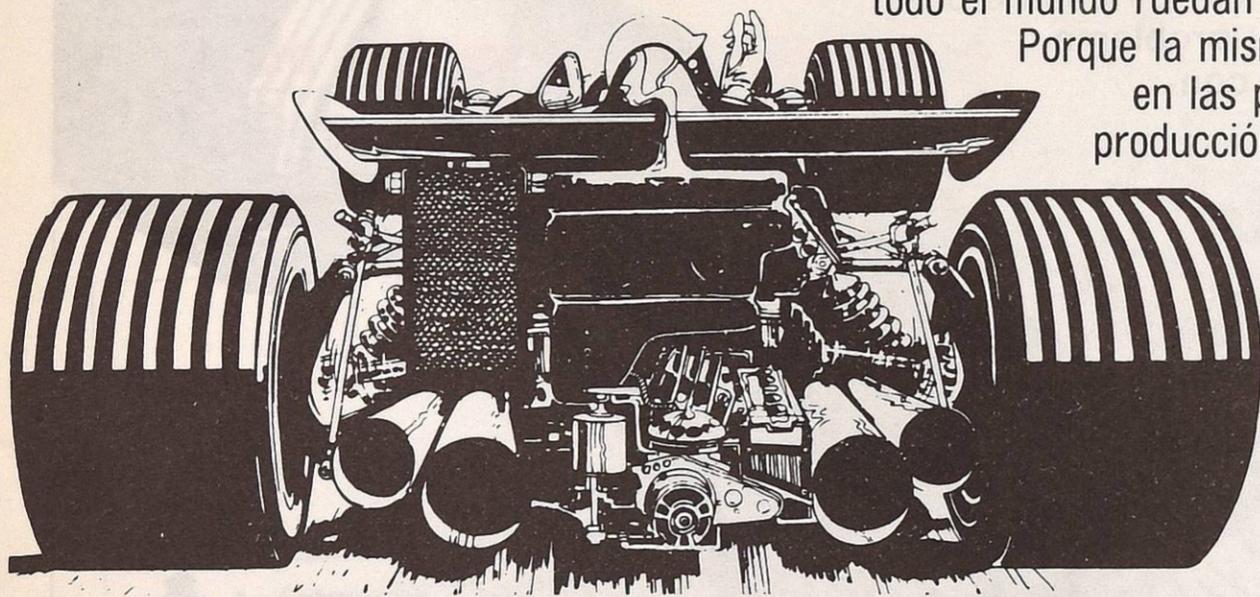
1972:

# HEMOS HECHO UN BUEN TRABAJO

Firestone, Campeón del Mundo de Fórmula 1  
Firestone, Campeón del Mundo de Marcas  
Firestone, Campeón de Europa de Fórmula 2  
Firestone, Campeón de Europa de Montaña  
Firestone, Campeón de España de F-1430  
(... y otros Campeonatos más!)

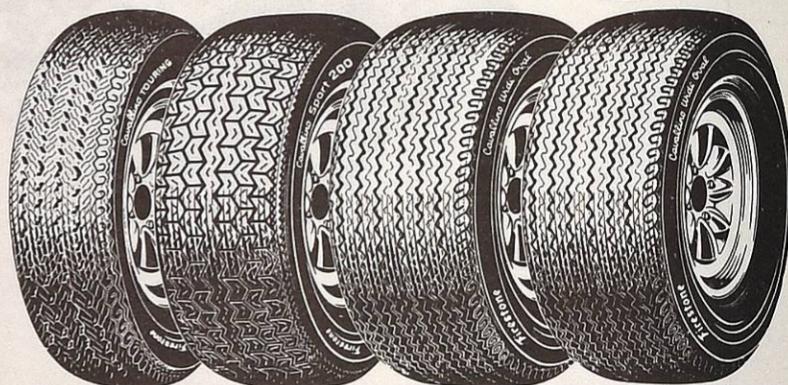
Es la recompensa a una técnica bien aplicada, a un esfuerzo constante a una experiencia bien aprovechada. Y es también una garantía para los millones de automovilistas que en todo el mundo ruedan con cubiertas Firestone.

Porque la misma capacidad técnica demostrada en las pistas, se aplica también en la producción de neumáticos de serie como los Cavallino, fabricados en España para los coches españoles.



**GRATIS**  
Pida el Poster-Color  
"Lección Magistral  
de Fittipaldi  
en el Jarama"  
al apartado 19.271  
Madrid

**Cuando Firestone vence...  
Vd. sale ganando**



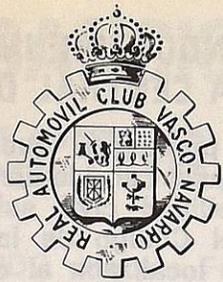
TOURING  
conducción  
normal

SPORT 200  
conduccion  
deportiva

WIDE-OVAL  
alta  
performance

W. O. RALLYE  
W. O. TORINO  
uso deportivo

**Cavallino / Firestone**  
neumáticos nacidos de las victorias



# El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

## SUMARIO

	Pag.
Velocidad mínima.....	3
NAVARRA — El automovilismo deportivo se estanca...	4
ALAVA — Nuevo scalextric en el cruce de Ali con la de Circunvalación — 256 vehículos robados en nuestra ciudad durante 1971.....	4
Las sanciones han de notificarse al presunto infractor, aunque resida fuera de España.....	4
El fotocontrol.....	6
Información del Club.....	9
Está prohibido circular por el arcén.....	11
Sancionable: No comunicar cambio de domicilio.....	11
Electricité de France va a construir una serie de coches eléctricos.....	13
Japón acentúa su lucha contra la contaminación atmosférica.....	13
El comportamiento de las personas varía cuando conducen.....	14
Autopista Bilbao - Behobia.....	17
El nuevo Austin - Victoria.....	18
El Salón del Automóvil de París.....	20
Cañellas, campeón de Fórmula 1430.....	21
Se necesitan mejores conductores.....	22
Los 7 síntomas de la conducción temeraria.....	25
Las luces de su vehículo.....	26
Punto de vista.....	29
Borg - Warner da a conocer el vehículo del futuro.....	30
Las zonas prohibidas a los vehículos en el centro de las ciudades.....	32
Noticias.....	35
Novedades.....	36
Rueda de humor.....	39
Crucigrama.....	39
Cadenas para la nieve.....	40
Al volante, la vista es la vida.....	40

Portada: Parque de la Florida - Vitoria  
Foto: Cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria.

Depósito legal: S.S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### E I B A R

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### I R U N

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### T O L O S A

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

### Alava

#### V I T O R I A

Secretario: Pedro Lascaray  
Castilla, 26 Teléfono 221284

### Navarra

#### P A M P L O N A

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

### Vizcaya

#### B I L B A O

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

## VELOCIDAD MINIMA

Puede parecer un contrasentido pero la realidad es esta. Cuando la velocidad en una gran mayoría de casos, viene a ser el móvil que provoca el accidente, he aquí que una velocidad corta puede también ocasionar peligro.

Efectivamente en la era de las autopistas la velocidad máxima como la mínima son peligrosas. Es preciso regular la marcha de los vehículos por estas carreteras que no tienen obstáculos, pero que, no obstante, imponen limitaciones.

La Jefatura Central de Tráfico está siendo muy escrupulosa en la aplicación de una norma que es primordial al utilizar la autopista: la velocidad mínima.

Está establecida en sesenta kilómetros por hora. Y todo aquel vehículo que no pueda mantenerla y sobrepasarla estorba en la autopista.

Las razones de esta medida están a la vista. De la misma forma que una velocidad excesiva podría causar un accidente, incluso en la autopista, la baja velocidad, a menos de sesenta kilómetros por hora, en el mejor de los casos puede originar molestias a los demás usuarios de la calzada. Y en el peor, cuando exista un cambio de rasante, originar un accidente.

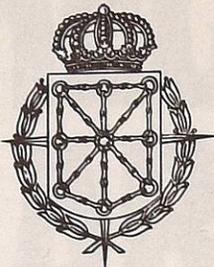
Se puede argüir que pocos coches, por no decir ninguno, actualmente en el mercado, no puedan alcanzar una velocidad mayor que esos sesenta kilómetros. Pero se da la circunstancia que, particularmente los domingos, circulan buen número de automóviles sobrecargados con personas y cachivaches, cuyo peso excesivo limita las posibilidades del vehículo. Por otra parte gentes que sólo utilizan el coche los domingos, no parecen estar muy diestras en el manejo y prefieren marchar a un bajo régimen de velocidad, si pueden cuarenta mejor que cincuenta.

En estas condiciones resulta arriesgado, por no decir peligroso, el irrumpir en una autopista.

Otro aspecto importante en la circulación por autopista es el empleo de las luces AUN DE DIA. Particularmente en la autopista Bilbao-Behobia cuando se termine su construcción van a existir buen número de túneles. En la variante de San Sebastián existen varios. Todos estos túneles están iluminados convenientemente. «Parece de día», suelen exclamar quienes los han visto. Pero ello no justifica que no deba emplearse la luz de cruce, como si de un túnel oscuro se tratara. Hay razones, amparadas en las pruebas efectuadas, que por mucha luz que contenga el túnel la irrupción de un vehículo en su interior teniendo en cuenta la diversidad de sus tonalidades, produce una difuminación de planos, anulándose prácticamente toda precisión en cuanto a distancia y velocidad. Es por tanto obligatorio el uso de las luces de cruce al entrar en los túneles por mucha iluminación que tengan. Y según nuestras informaciones, son también numerosas las multas impuestas por esta infracción que se comete asiduamente. Lo de menos es la multa. Lo grave, el peligro que encierra no cumplir con el código...

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

# NAVARRA



## EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SE ESTANCA

Quizás en el interior de los miles y miles de personas que asistieron en Urbasa al desarrollo de la última prueba automovilística celebrada en nuestra provincia, quede el recuerdo imborrable de aquella ingente multitud apiñada en ese macizo rocoso que sirve de marco a esta excepcional prueba de montaña.

Esos millares de espectadores situados a lo largo de la montaña es la prueba más palpable de que el automovilismo deportivo en sus dos facetas, rallye o subida en cuesta, interesa al público que goza con la emoción y la incertidumbre de esta especialidad deportiva.

Pocos deportes, aún algunos de los considerados de mayorías, podrían ser capaces de agrupar en un lugar tan distante de Pamplona como Urbasa, a 15 ó 20.000 espectadores. Espectadores que no sólo son de Navarra, sino de Guipúzcoa, Alava, Logroño o provincias más lejanas. Sin embargo, pese a su poder de atracción, pese a que interesa y levanta comentarios aprobatorios, el automovilismo deportivo en nuestra provincia se ha estancado. Las dos pruebas clásicas de nuestro calendario, Subida a Urbasa y Rallye Navarra, no encuentran acompañamiento en el calendario de pruebas automovilísticas navarro. Para este año se había programado una nueva prueba, La Subida de Otoño, pero por causas que desconocemos por el momento ha sido suspendida. Esta suspensión ha motivado este comentario. Vamos a hacer un análisis estudiando los que a nuestro juicio son puntos fundamentales en la organización de cualquier prueba: organización, patrocinadores, espectadores y participantes.

En nuestra provincia las competiciones tienen como organizadora en la mayoría de las ocasiones a la Delegación del Real Automóvil Club. Su trabajo está a la vista y, por ello, no es el momento de estudiar a fondo su labor. La categoría alcanzada por la Subida a Urbasa o el Rallye Navarra nos ahorran cualquier comentario. La comisión deportiva ha alcanzado una madurez tal que le permite afrontar con garantías de éxito la organización de pruebas no ya de carácter nacional, sino, incluso, internacional. Se trabaja con ganas y con ilusión, tratando de conseguir que el automovilismo sea un deporte mayoritario no sólo en cuanto a espectadores, sino en cuanto a participantes. Pero su buen hacer y sus ganas de trabajar de nada valen si no están respaldados por una base económica y por aquí comienza la dificultad. La organización de una prueba con su secuela de gastos, premios, propaganda, seguros, reglamentos, etc., lleva consigo un notable desembolso que en la mayoría de las ocasiones supone un déficit. El importe de las inscripciones que si se pretende crear afición no puede ser muy elevado, justamente llega a cubrir el gasto del Seguro de cada participante. ¿De dónde debe salir la base económica? Indudablemente de un patrocinador. Pero, aquí está la paradoja, en nuestra provincia, con una fábrica de automóviles, con un parque de vehículos en plena expansión, con un ingente número de seguidores, no existe nadie capaz de gastar en una publicidad rentable el dinero que supone el patrocinio de una prueba. Aquí está el principal problema y el punto clave de nuestro estancamiento. ¿Quién duda de que una propaganda bien montada en el momento de lanzar al mercado un nuevo tipo de vehículo, un accesorio o una marca no tendría éxito en la celebración de un rallye o una prueba de montaña?

La afición automovilística a la que va dirigida la propaganda ha dado ya sobradas muestras de que sabe responder a la llamada de una prueba y, sin triunfalismos de ninguna clase, podemos afirmar, porque lo hemos vivido, que responde con creces a la ilusión y al trabajo de la organización. Con hielo y con sol, con agua y con frío ha sido y será testigo fiel de las pruebas, anhelando, quizás, un calendario más amplio.

Quedan como último punto de nuestro análisis los participantes. A ellos, salvo contadas excepciones, muy bien pudiéramos llamarles «amateurs-deficitarios». Exponen sus vehículos en la prueba y gastan en la misma un dinero que a casi ninguno de ellos sobra. No obstante, superan dificultades económicas y, llevados por su afición, participan en cuantas pruebas les es posible.

De todo lo que antecede puede deducirse sin mucho esfuerzo que el auténtico problema y la verdadera causa del estancamiento que el automovilismo deportivo experimenta en nuestra provincia es de índole económica. Esta ausencia de medios impide la organización de más pruebas y el aumento de los permisos en las que ya existen. Por ello, este comentario es una llamada de atención a cuantos de una forma o de otra puedan ayudar a este deporte a salir de su estancamiento. No es una llamada personal, es la llamada de toda una afición.

XABIER

## PARA EL ALQUILER SIN CONDUCTOR: IMPORTANTE SOLUCION DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

Uno de los más molestos problemas que diariamente han tenido las empresas dedicadas al alquiler de coches sin conductor era la responsabilidad civil subsidiaria que les reconoce el artículo 278 del Código de la Circulación, y en virtud de la cual si no se localizaba al conductor del vehículo sancionado, obligaba al pago de la sanción a la empresa de alquiler.

En enero del corriente año, las Fuerzas de Tráfico de la Guardia Civil denunciaron la infracción cometida por un automóvil que resultaba ser alquilado a don José Luis Urrestarazu Muñoz, que, en Bilbao, se dedica a la industria de alquiler de vehículos con y sin conductor. Comunicada la denuncia al señor Urrestarazu, titular del vehículo, éste dio cuenta, en tiempo hábil, a la Jefatura de Tráfico que el conductor que cometió la infracción con el automóvil era una persona domiciliada en Inglaterra, facilitando a la Jefatura de Tráfico el nombre y la dirección en Inglaterra de dicho conductor. No obstante, dicha Jefatura de Tráfico, en marzo del corriente año, y apoyándose en el artículo 278 del Código de la Circulación, trasladaba al señor Urrestarazu Muñoz la sanción recaída como consecuencia de esta denuncia.

Con fecha 24 de marzo, el señor Urrestarazu interponía recurso de alzada basándose en que «una vez identificado el conductor del vehículo, es preceptivo dirigir el expediente contra el mismo, según dispone el artículo 278 del Código de la Circulación»; que «de conformidad con la reiterada Jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, es imprescindible que para la posible aplicación de la responsabilidad civil subsidiaria de una tercera persona se declare la previa insolvencia del responsable directo». En su virtud, el señor Urrestarazu solicitaba «que se dejara sin efecto lo actuado y se volviera el expediente al momento de la notificación personal al presunto infractor, siguiéndose el mismo hasta poder hacer efectiva con sus bienes la cuantía adeudada, acordándose en caso contrario la responsabilidad personal subsidiaria de dicho conductor, en conformidad con lo establecido en el artículo 91 del Código Penal».

Este recurso de alzada ha sido resuelto por la Jefatura de Tráfico, quien, por oficio de 30 de agosto último, y en relación con este expediente número 723/72, ha comunicado al señor Urrestarazu, lo siguiente:

«Visto el recurso de alzada interpuesto por don José Luis Urrestarazu Muñoz, vecino de Bilbao (Vizcaya), contra sanción impuesta por infracción al Código de la Circulación; y

# ALAVA

NUEVO SCALEXTRIC  
EN EL CRUCE DE LA  
CARRETERA DE ALI  
CON LA DE CIRCUNVALACION



## 256 VEHICULOS ROBADOS EN NUESTRA CIUDAD DURANTE 1971

Los pasos elevados se suceden ya en las grandes ciudades como muestra del incremento de sus parques automovilísticos. Estos pasos elevados dan así una solución —aunque ésta puede ser limitada— al difícil problema que el tráfico rodado plantea. Ellos forman ya parte de la fisonomía de las urbes donde miles de vehículos circulan en todas las direcciones aparentemente sin rumbo fijo, produciendo malestar entre los conductores, como consecuencia de atascos, interminables esperas, y el continuo sufrir entre ese ambiente da gases nocivos, de motores calientes, de accidentes. El paso elevado alivia, en parte, ciertos problemas y ofrece una circulación más fluida y más segura.

# LAS SANCIONES HAN DE NOTIFICARSE AL PRESUNTO INFRACTOR, AUNQUE RESIDA FUERA DE ESPAÑA

RESULTANDO que por Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a las 21,20 horas del día 11 de enero de 1972, y en la calle Mercado Viejo de la localidad de San Ildefonso, fue denunciado sin que conste mediara entrega personal de duplicado del correspondiente boletín, el conductor del automóvil de segunda categoría, marca Seat, matrícula BI-147.744, por estacionarse en la calzada junto a un bordillo pintado en rojo y blanco, denuncia puesta en conocimiento del recurrente, titular de dicho vehículo, quien, mediante escrito de 11 de febrero siguiente, facilitó el nombre del conductor del automóvil referenciado en la fecha de la denuncia, don Lancelot Joseph Easton, con domicilio en Highdene, Hemel Hemstead (Inglaterra), escrito que motivó un oficio de la Jefatura instructora, en el que se instaba al señor Urrestarazu Muñoz que en el plazo de diez días debía comunicar el domicilio en España del citado conductor, contestando de nuevo el recurrente en los mismos términos que hizo en su anterior escrito de descargo e indicando que el señor Lancelot no tenía domicilio en España, por lo que a la vista de las actuaciones practicadas el Gobernador Civil de Segovia sancionó al mencionado conductor con la multa de ciento veinticinco pesetas por una infracción al artículo 174 del Código de la Circulación, resolución de la que se dio traslado directamente al señor Urrestarazu Muñoz a los fines prevenidos en el artículo 278 del citado Código,

RESULTANDO que contra la resolución aludida, ha interpuesto el interesado recurso de alzada, en tiempo y forma hábiles, en el que alega en síntesis que estima que la Jefatura de Tráfico instructora no ha seguido en la tramitación del expediente el procedimiento establecido en el artículo 278 del Código de la Circulación, puesto que habiendo comunicado los datos del conductor del vehículo objeto de la denuncia en la fecha en que ésta fue formulada, en ningún momento se ha intentado notificar a éste la misma ni se ha procurado obtener del citado conductor el pago de la sanción impuesta, por lo que solicita que se declare la nulidad de las actuaciones practicadas, a fin de que se tramiten en la forma reglamentaria.

RESULTANDO que figura en el expediente informe de la Fuerza actuante solicitado por la citada Jefatura a instancia de este Centro directivo, en el que se hace constar que el conductor del vehículo no tuvo conocimiento de la denuncia puesto que no se dejó copia del correspondiente boletín en el parabrisas de aquél; asimismo dicha Jefatura

informa que al no tener el señor Lancelot domicilio en territorio nacional, no fue posible comunicarle la resolución sancionadora recaída en el expediente.

CONSIDERANDO que si bien el procedimiento seguido por la Jefatura instructora se ajusta a lo prevenido en los apartados I y II del artículo 278 del Código de la Circulación, puesto que las primeras medidas adoptadas fueron encaminadas a averiguar el domicilio del conductor del vehículo objeto de la denuncia, en la fecha en que ésta fue formulada: **no obstante, se estima que al tener resultado positivo dichas gestiones, se debería haber notificado la denuncia al señor Lancelot, como responsable directo de la presente infracción, para lo que no era impedimento alguno el hecho de que estuviera domiciliado en Inglaterra, y a la vista de las alegaciones que dicho señor hubiera expuesto, mediante el oportuno escrito de descargo, o en su caso, después de su silencio, haber continuado el procedimiento en la forma precisa, dictando la resolución sancionadora, si hubiera habido lugar a ello, contra el señor Lancelot, cosa que no se ha realizado en el presente caso, y dando traslado de la misma al recurrente, titular del vehículo, y, por tanto, al observarse la existencia de los defectos formales antedichos y que los mismos colocan en situación de indefensión al señor Urrestarazu Muñoz, se estima adecuado anular las actuaciones practicadas a partir del momento inmediatamente posterior a aquél en que el recurrente comunicó a la Jefatura instructora los datos personales del conductor referenciado, con el fin de que la denuncia en cuestión se notifique al mismo en la forma debida.**

Vistos los preceptos legales citados, Ley de 30 de julio de 1959, Decreto de 21 de julio de 1960, demás aplicables y por delegación del excelentísimo señor Ministro de la Gobernación,

ACUERDO anular la resolución del Gobernador Civil de Segovia por la que se impuso a don Lancelot Joseph Easton la multa de ciento veinticinco pesetas por infracción al artículo 174 del Código de la Circulación; debiendo retrotraerse las actuaciones al momento anterior al de dictarse la resolución sancionadora, a fin de que se le comunique la denuncia al mismo en debida forma y devolverse el actual expediente a su procedencia para su conocimiento y demás efectos, así como para notificación al interesado».

(De «AUTO-REVISTA»)

En Vitoria ¡cómo no! también tenemos un scalextric. Nuestra ciudad ha experimentado un incremento industrial y demográfico asombroso en los últimos años que ha hecho crecer en la misma línea el parque de automóviles. El primer scalextric fue motivo de críticas por parte de muchos ciudadanos. Hoy, a la vista está, dicho paso elevado ha contribuido en gran manera a solventar numerosos problemas.

Ahora ya sabemos que ha respondido como muchos automovilistas esperaban. Y tenemos un nuevo paso elevado en proyecto. Según nuestras noticias dicho proyecto elaborado por los técnicos de la Diputación Foral de Alava, está ya muy avanzado. La Corporación piensa construirlo en el cruce de la carretera de Ali con la de la Circunvalación. Se pretende que esté terminado a la mayor brevedad posible para que así, antes de finalizar el año, esté aprobado por la Diputación y acto seguido convocar el oportuno concurso para realizar las obras.

Desde que se inauguró la carretera de Circunvalación se pensó en suprimir este cruce tan peligroso que, aunque está dotado de las debidas señalizaciones y semáforos, ha creado suficiente peligro como para preocupar, quizá por el descuido de algunos conductores.

El presupuesto —que encierra dos realizaciones— asciende a sesenta y cinco millones de pesetas, destinadas para construir el paso y para ensanchar la carretera de Ali, obra necesaria a todas luces por ser deficiente en la actualidad como consecuencia de la gran afluencia de vehículos que circulan por la misma y que tendrá mayor urgencia con la puesta en marcha del Polígono Industrial Ali-Gobeo. El ensanche se efectuará hasta pasada la Azucarera Alavesa, exactamente, hasta el puente sobre el río Zadorra.

Es ésta una decisión de la Diputación y del Ayuntamiento digna de elogio, ya que muestran una vez más interés por realizar todo aquello que nuestra ciudad necesita.

Como consecuencia de este incremento en el parque automovilístico, todas las ciudades españolas —en menor cuantía que otras extranjeras— sufren una nueva plaga: los amigos de lo ajeno, que

en la era del automóvil han encontrado un nuevo medio de lucro. Sobre este tema se ha escrito en toda la prensa mundial. En España, últimamente, se ha informado con amplitud sobre el particular. Y se ha dicho que los coches robados, generalmente, son recuperados. ¿Cuántos? Porque tan sólo un coche sustraído a quien lo necesita como herramienta de trabajo, supone una pérdida incalculable. Existen jóvenes desaprensivos que roban un automóvil para dar con él un paseo y luego lo abandonan. Pero hay otros que no aparecen. Es un elevado tanto por ciento el que nunca vuelve al propietario.

Según datos que se recogen en la Memoria elevada al Gobierno Civil por el fiscal del Tribunal Supremo, señor Herrero Tejedor, en España fueron robados el pasado año 38.481 vehículos a motor. A esta significativa cifra hay que añadir que el 21 por ciento de estos vehículos no aparecen.

La pauta la llevan —como es lógico— las grandes ciudades: Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Bilbao, y otras en menor proporción. En nuestra ciudad, en el mismo período de tiempo fueron sustraídos 256 vehículos. Cifra no muy elevada pero que va creciendo paulatinamente. Y aunque un 80 por ciento de los mismos han aparecido a las pocas horas de ser denunciados, otros han tardado días y los hay que no han aparecido.

Para evitar esta desagradable sorpresa, todo conductor debe tomar ciertas medidas, tales como no dejar el coche abierto por ningún lado y menos con las llaves de contacto puestas, no deben ofrecer a la vista objetos de valor como magnetófonos, cámaras fotográficas, tomavistas, etc. ya que son punto de mira de amigos de lo ajeno que son «tentados» por esa exhibición. Y, por último, digamos que el antirrobo, sea o no aceptado por algunos conductores, además de su posible implantación obligatoria, supone una considerable ventaja sobre los vehículos que no lo llevan incorporado. El que no lo crea no tiene sino observar el número de coches robados con este sistema, y verá cómo sólo se dan casos muy aislados. 256 vehículos robados en un año nos indican que también en Vitoria debemos hacer lo posible para que nuestro coche no entre a formar parte en esas estadísticas.

JUAN CARLOS

# 65 EQUIPOS DE CAMARAS RECORREN ESPAÑA

# EL FOTOC

El mayor número de fotos se toman en Barcelona (hasta 7.000 mensuales), seguida de Madrid (unas 5.000)

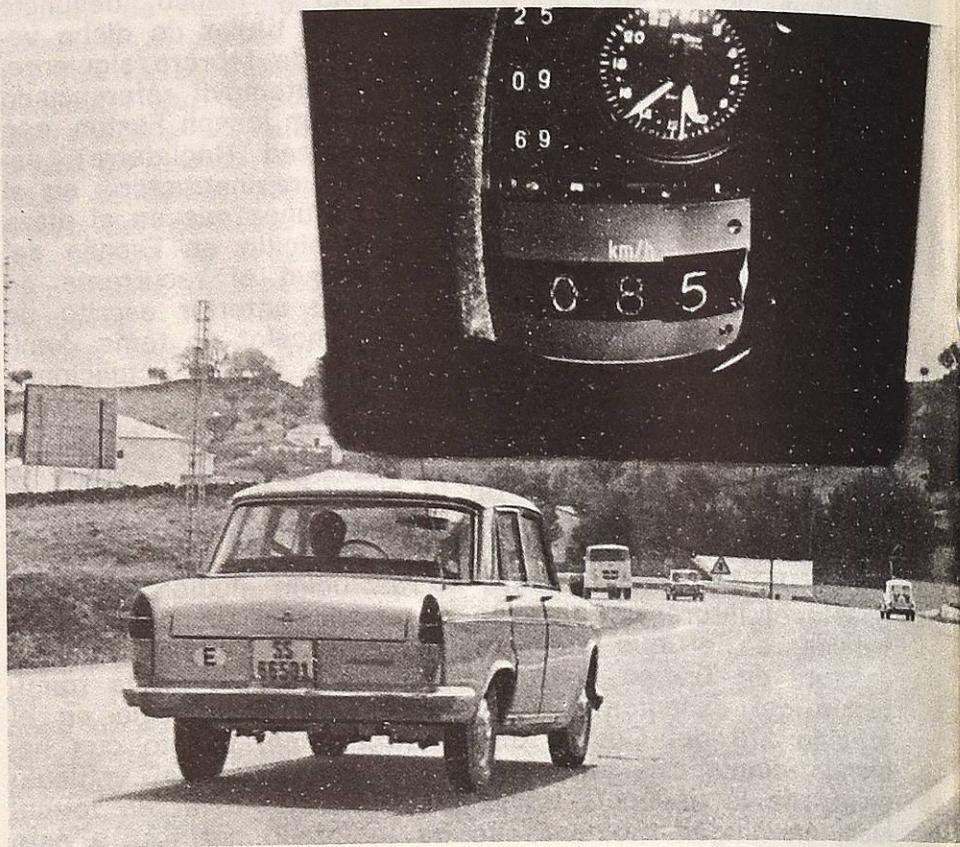
Usted puede haber pisado o no la raya continua. Usted puede haber rebasado o no la velocidad permitida. Las infracciones de tráfico ocurren muchas veces en tan escasos segundos, que no da tiempo siquiera a que el conductor adquiera conciencia de su culpabilidad. Si el ojo experto del policía de Tráfico le sorprende «in fraganti» en uno de estos casos, es más que probable que entre ambos se desarrolle una discusión con visos de eternidad: que si usted ha pisado, que si yo no he pisado, etc.

Pero si usted en su casa recibe una notificación de multa y esta multa está respaldada por la prueba de una fotografía en la que con una asombrosa nitidez se demuestra que usted, efectivamente, pisó la línea prohibida, ya no le queda más remedio que pagar y callar. Esto es el fotocontrol: la evidencia de la culpa.

## 75.000 FOTOS MENSUALES

Un total de 65 coches de la Guardia Civil de Tráfico patrullan ocho horas diarias —repartidas entre el día y la noche—, por todas las carreteras de España, provistos de equipos de fotocontrol. El número de fotografías (denunciando cada una de ellas una infracción) que pueden llegar a recoger entre todos se acerca a las setenta y cinco mil mensuales, aunque tampoco es raro que se supere esta cifra, ya que las variaciones son muy grandes según el día o la época del año (fines de semana, verano, etc.).

Si es de noche, lo más probable es que el fogonazo del «flash» no le pase inadvertido. En este caso, esté seguro de que



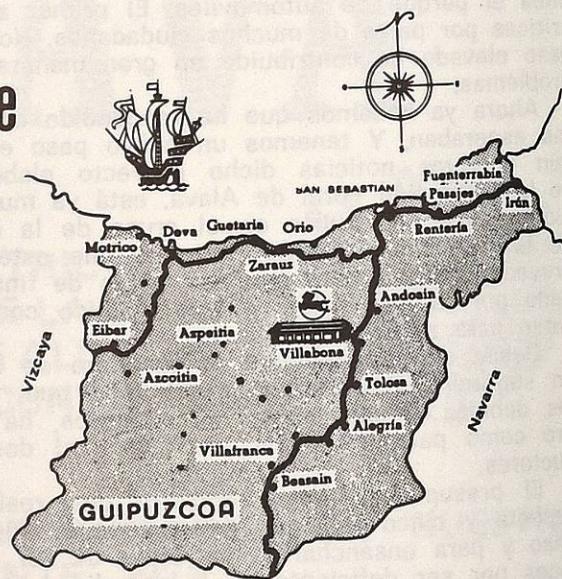
# Reda Suiuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)  
Telefs. 421883-421383  
SAN SEBASTIAN

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

# CONTROL

en el plazo aproximado de un mes recibirá usted la correspondiente notificación de multa. Antes, al principio de su utilización (allá por los años 1959-60), el multado recibía en su domicilio la copia de la foto acompañando al boletín de la multa. Ahora solamente se hace uso de las fotos, que quedan archivadas en la Jefatura de Tráfico, en el caso de que el conductor sancionado exija una comprobación o presente recurso. Se ha adoptado esta norma porque la fotografía creaba a veces situaciones embarazosas al conductor con terceras, generalmente la esposa. No solamente son perceptibles con toda claridad la matrícula y el coche, sino, la mayor parte de las veces, también los ocupantes, y aunque menos veces de lo que pretenden los guionistas de la serie «Stop», de Televisión Española, además de para trabajar o pasear a la familia hay quien utiliza ocasionalmente su automóvil para actividades cuyo conocimiento público no supondría precisamente un reforzamiento de la paz hogareña. Y si usted quiere, por poner un ejemplo, acompañar a su secretaria a una cafetería de las afueras (con la más inocente de las intenciones, por supuesto), la Guardia Civil de Tráfico no quiere ponerle en un incómodo aprieto con nadie por medio de una indiscreta fotografía.

En cualquier caso, el fotocontrol es casi siempre una prueba irreversible de culpabilidad. Veamos cómo funciona:

El coche equipado con las cámaras puede hacer uso de ellas tanto parado como en marcha. Cuando ruedan, pueden hacer uso del equipo para reflejar infracciones de velocidad excesiva, ya que al margen de la foto aparece retratado un cuentakilómetros que señala la velocidad que lleva el propio vehículo de la Guardia Civil. De esta manera, a ellos les basta casi circular exactamente a la velocidad máxima permitida en aquel tramo concreto para demostrar que usted la estaba rebasando si le toman una fotografía adelantándoles. La fotografía se repite dos veces en un intervalo de segundos, y de esta manera es posible calcular la velocidad que usted llevaba según el trayecto recorrido por su coche en una y otra fotografía. Cuatro de estos coches pueden realizar esta misma comprobación a vehículo parado, pues van provistos de un equipo de radar que marca, como puede verse en las fotografías, la velocidad exacta a la que usted circula en aquel momento. Estos equipos, que llevan nombres tan sugerentes como Trafipax o Multanova, están preparados para recoger casi cualquier tipo de infracción. Dotados de unos objetivos de suma nitidez y ayudados de un potente «flash», situado de forma que no deslumbe a los automovilistas, pueden impresionar la matrícula de un automóvil hasta setenta u ochenta metros de distancia. A veces, más, aunque se haga necesaria una ampliación a mayor tamaño. También depende de que sea de día o noche y de otras circunstancias, como el tipo de matrícula, como veremos al final.

## BARCELONA, LA PROVINCIA MAS «PRODUCTIVA»

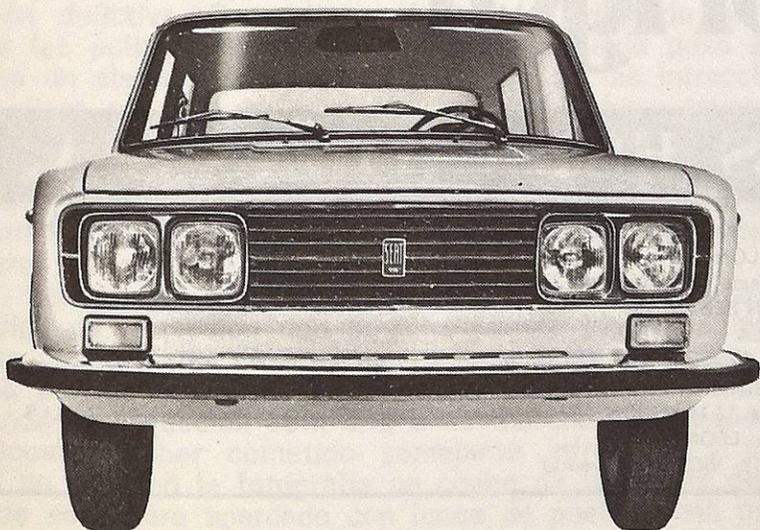
El equipo de Trafipax 59, montado en 39 vehículos marca Seat 1500, en la Península, y en dos Peugeot, en las provincias



canarias, opera por medio de dos fotografías, que se toman simultáneamente. Una, de focal normal, ofrece la vista del automóvil infractor, y en una esquina, el cuentakilómetros, con la fecha y un reloj que marca hora, minuto y segundo. La segunda fotografía está tomada con teleobjetivo y sirve para identificar la matrícula. Este modelo está ya anticuado, y tiende a ser sustituido por el Trafipax IV, que solamente hace una foto y presenta los instrumentos de comprobación en un recuadro de la parte superior, que aparece por sobreimpresión simultánea. Este equipo va montado en veinte coches modelo Renault 10. Otros cuatro vehículos del mismo modelo van equipados con instrumentos de radar (Multanova) y radar fotocontrol (Mesta).

Circula al menos un coche por cada provincia. En Madrid existen cuatro, de diferentes tipos, y en Barcelona, otros tantos. En Cádiz, Sevilla, Málaga, Toledo, Valencia y Tarragona hay dos. El número de fotografías que obtiene diaria o mensualmente es muy variable, como ya hemos dicho. La provincia que suele estar en cabeza es Barcelona, que ha llegado a obtener hasta 7.000 fotografías en un mes. Le sigue Madrid, que suele rondar las 5.000 mensuales. Las menos «productivas» son, consecuentemente, las que menor tráfico rodado registran: Logroño, Granada, Orense, Badajoz, etc. en las que a veces no se obtienen ni siquiera cien mensuales. Hemos de repetir que estas cifras sufren, sin embargo, muchas oscilaciones, y una provincia de escaso «rendimiento» puede quintuplicar el número de fotos en los meses de verano.

No todas estas fotos se convierten en multas cobradas, aunque la posibilidad de recurso es bastante menor que en el caso de multas normales. En una de las fotografías vemos a un 600 furgoneta cuyo faro derecho está ligeramente mal reglado, pero no es del todo evidente que suponga por necesidad una molestia para quienes circulan en sentido contrario. Casos como éste hay bastantes, pues el agente que manipula la cámara lo hace a veces creyendo que ha existido infracción, y luego la misma fotografía lo desmiente. En estos casos no se produce sanción, ya que cada fotografía es cuidadosamente analizada.



## AUTO-RADIOS

LAS MEJORES MARCAS  
CASSETES - ESTEREOFONICOS  
Montaje y servicio propio

### MORO

Plaza del Buen Pastor, 1 — SAN SEBASTIAN  
Parque de Amara, A — SAN SEBASTIAN  
Iglesia, 10 — IRUN

FILTROS  
**purflux**



**LS 131 A**

# único filtro de aceite, recambiable, que **CITROËN** monta en origen

FABRICADO POR:

**IESA**

**INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.**

SAN SEBASTIAN

**DISTRIBUIDORES**

SERVICIO ESPAÑOL DE REPUESTOS, S. A. - Sánchez Pacheco, 49 - MADRID - 2  
J. BELLOC ESCUTE, S. A. - Balmes, 166 - BARCELONA - 8  
RECAMBIOS BARCELONA, S. L. - Consejo de Ciento, 498-500 - BARCELONA - 13  
INDUSTRIAS UNIDAS, S. A. - Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN  
RALUSA, S. A. - Ronda Capuchinos, 33 B - SEVILLA  
FRANCISCO DE ECHEVARRIA, S. A. - Avd. Gran Capitán, 33 - CORDOBA  
FRANCISCO DE ECHEVARRIA, S. A. - Héroes de Sostoa, 89 - MALAGA  
AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - Asturias, 12-14 - GIJON - Doctor Casal, 8 - OVIEDO - Llano Ponte, 15 y 16 - AVILES  
AUTO RECAMBIOS OLIVER - General Sanjurjo, 5 - LEON  
AUTO REPUESTOS ASENJO - Avda. G. Barbón, 12 - VIGO (Pontevedra)

## AUMENTO DE LA CUOTA ANUAL

La Junta Directiva del Club a la vista de la marcha administrativa del mismo y debido a los sensibles aumentos de los gastos de personal y generales habidos desde 1.º de Enero de 1966, fecha de la última subida de la cuota, ha decidido de conformidad con el artículo 13 de los Estatutos Sociales elevar la misma en 200 pesetas anuales (16,666 pesetas mensuales) con lo cual dicha cuota anual queda fijada en 500 pesetas no sufriendo cambio alguno la cuota de entrada que seguirá siendo de 100 pesetas.

Como ya saben los Sres. Socios, la Junta Directiva se ha resistido siempre a la elevación de la cuota y las pocas veces que lo ha hecho, como en el caso presente, ha sido por considerarlo imprescindible para mantener los servicios eficientemente y atender la ampliación del ámbito territorial del Club, que como se sabe abarca a las Provincias Vascongadas y Navarra.

Ni que decir tiene que los servicios que se prestan actualmente, que son todos los que afectan al automóvil directamente o derivados del mismo y aquellos otros que se puedan montar en adelante, serán atendidos según es norma de este Club en forma gratuita y con el mismo esmero y eficacia de siempre.

### DON JOSE ORBEGOZO NUEVO DELEGADO PROVINCIAL DE EDUCACION FISICA Y DEPORTES DE GUIPUZCOA

### DON JOSE MARIA PIDAL RECIBIO LA GRAN CRUZ DE LA ORDEN DE CISNEROS

Tuvo lugar en el Polideportivo de Anoeta el relevo de delegado provincial de Educación Física y Deportes, solicitado por don José María Pidal que cesaba voluntariamente y cuyo cargo recayó en don José Orbegozo.

Al acto asistieron junto con las autoridades provinciales y locales, presididas por el gobernador civil don Eulogio Salmerón, los presidentes de federaciones y representaciones de los clubs de Guipúzcoa.

Después de prestar juramento a su cargo el señor Orbegozo, que le fue tomado por el gobernador civil, el señor Salmerón impuso a don José María Pidal, la Gran Cruz de la Orden de Cisneros. Seguidamente el señor Pidal pronunció unas palabras de despedida y agradecimiento por la colaboración recibida en su gestión, mientras el señor Orbegozo solicitaba el apoyo de todos al entrar en posesión del cargo. Finalmente el gobernador civil hizo una cariñosa semblanza del señor Pidal, ofreciendo su apoyo al señor Orbegozo. Un acto sencillo y simpático que puso de manifiesto el sentimiento deportivo de Guipúzcoa.

## LAS INFRACCIONES DE TRAFICO

Desde algún tiempo la policía de tráfico utiliza un sistema de fotografía a distancia a fin de demostrar documentalmente las infracciones que se cometen en la carretera por los conductores de vehículos. Antes de la existencia de estos aparatos (cuya referencia la damos en otro lugar de esta revista) se originaban buen número de reclamaciones y en cierto modo se enfrentaban dos testimonios: el del agente que había denunciado la infracción porque la había presenciado y el del sancionado que negaba tal actuación delictiva. De ahí que la técnica viniendo en auxilio de las policías de tráfico de todo el mundo puso en marcha un sistema práctico demostrativo de las infracciones.

Pero no todo es perfecto, aunque lo haya inventado el hombre. Y se da la circunstancia que según nos lo plantea uno de nuestros asociados pudiera ocurrir que en alguna fase de este proceso de captación de secuencias automóvil-carretera o automóvil-automóvil se deslizara algún error de apreciación.

Veamos el caso: el conductor de un coche, recibe un aviso de infracción con la consiguiente multa de mil pesetas. Se le acusa de no haber pasado a luz de cruce, cuando iba con la luz larga de carretera, teniendo un coche circulando en dirección contraria a su marcha. Este asociado no recuerda haber cometido semejante infracción y pregunta si no le tomó la fotografía un coche de la policía de tráfico que se hallara aparcado con luces de posición sin que existiera vehículo en dirección contraria. ¿Es que al ver un co-

che parado dentro o fuera de la calzada con luces de posiciones, está obligado el conductor a poner luces de cruce?

Por otra parte el sistema fotográfico en cuestión ¿registra al cometerse este tipo de infracciones la luz larga del infractor y la posición del vehículo que ha sido molestado? He ahí la cuestión.

## SERVICIO DE FINANCIACION DE AUTOMOVILES

Este Club tiene el agrado de recordar a sus distinguidos socios hallarse en condiciones de poder resolver la financiación del automóvil que deseen adquirir, pudiendo hacerlo por 6, 12, 18 y 24 meses.

Cualquier información que precisen sobre este interesante servicio les será facilitado en nuestras oficinas centrales.

## NECROLOGICAS

Con gran sentimiento debemos registrar el fallecimiento de don Alfonso Elorza Letamendia, socio de este Club y secretario del Ayuntamiento de Usúrbil.

Así mismo la muerte de don Jorge Espadas Pipaón, socio de este Club.

A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestro hondo pesar.

### FALLECIMIENTO DEL CORONEL OROQUIETA

De forma imprevista falleció en nuestra ciudad don Gerardo Oroquieta Arbiol, coronel jefe del Regimiento de Infantería Sicilia, 67, de San Sebastián.

Don Gerardo Oroquieta, que estaba en posesión de la medalla Militar Individual por su heroico comportamiento en el frente de Krasniwor, en Rusia, durante su permanencia en la División Azul, nació en Zaragoza el 24 de septiembre de 1917.

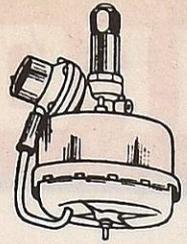
Después de cursar los estudios de Bachillerato y los primeros de Medicina tuvo que suspenderlos al producirse el Alzamiento Nacional. Luchó en los frentes de Aragón, incorporándose a la Academia de Alféreces Provisionales. Más tarde ingresó en la Primera Promoción de Transformación en la Academia de Zaragoza, saliendo como teniente de Infantería, incorporándose a las fuerzas de la Legión, pasando más tarde a la División Azul. Estuvo once años cautivo, siendo el sostén de los hombres que con él habían sido hechos prisioneros en Rusia. Fue ascendido a comandante una vez repatriado y a teniente coronel en la Escuela de Aplicación y Tiro de Infantería. Ascendió a coronel en el mes de julio de 1968, habiendo estado propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando por sus méritos en la citada batalla de Krasniword.

Ahora y a título póstumo ha sido ascendido a general de brigada.

Enviamos a sus familiares, especialmente a su viuda doña María Isabel Menéndez Poblete, el testimonio de nuestro hondo pesar.

# FRENOS

# AMORTIGUADORES



# Y DIRECCIONES

## TALLERES ESPECIALIZADOS

# AREVALO

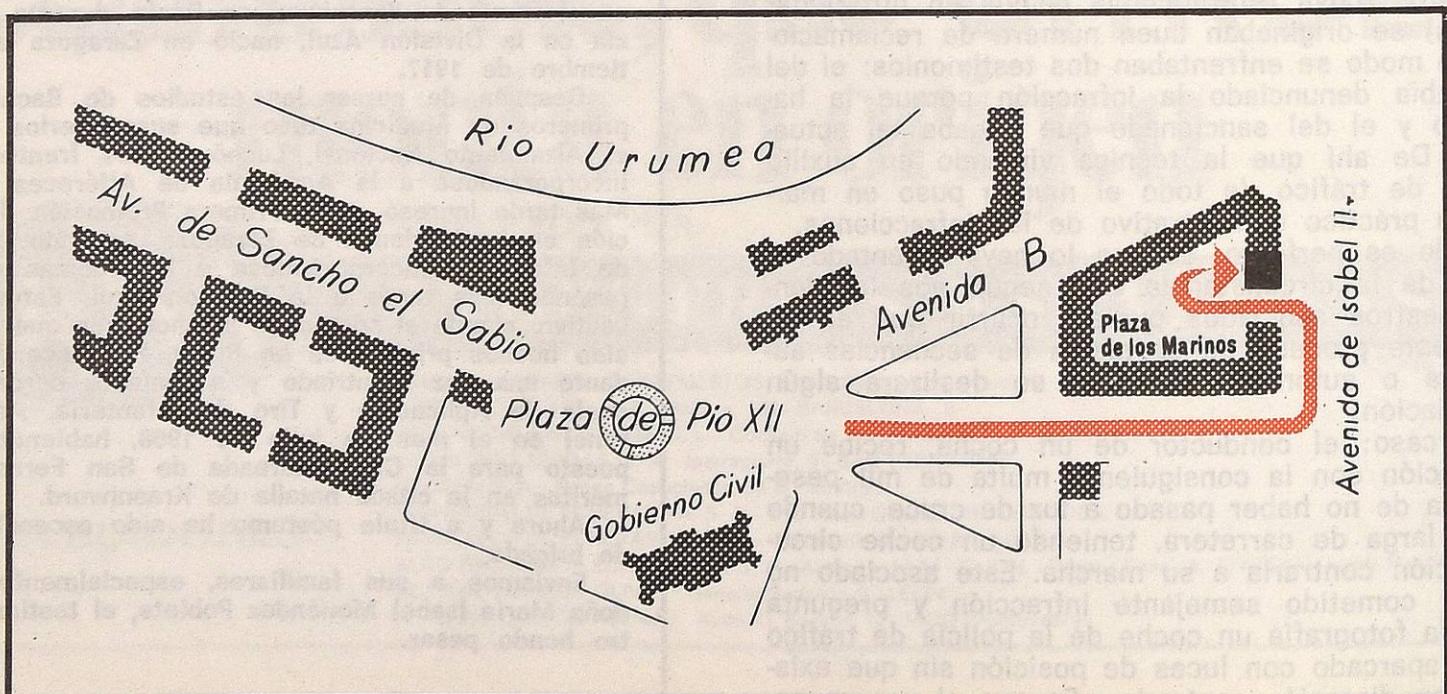
Taller Oficial de

## BENDIBERICA, S. A.

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:  
MORRIS - M.G. - RENAULT, 4 L, R 8 y R 10 - SIMCA 1000 - DODGE  
SEAT todos los modelos - Camiones EBRO, SAVA y PEGASO.

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 424305

## SAN SEBASTIAN



## NOTA DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO ESTA PROHIBIDO CIRCULAR POR EL ARCEN

De acuerdo con el artículo 5, apartado t) del Código de la Circulación por "arcén" se designa la zona longitudinal de las vías, comprendida entre el borde de la calzada y la arista correspondiente de la plataforma, no destinada normalmente a la circulación, que se halla delimitada por una línea blanca longitudinal continua.

No obstante se observa que son frecuentes los automovilistas que, en autopistas o carreteras provistas de arcén, circulan por éste, infringiendo así el párrafo 1.º del artículo 21 y el apartado 5.º del artículo 296 del citado Código, o bien adelantan a otros vehículos por la derecha utilizando para ello el arcén, en contra de lo dispuesto en el artículo 30 del mismo texto reglamentario.

Como quiera que, con independencia de las prohibiciones anteriormente señaladas, ello supone un grave peligro para el propio infractor y para los demás usuarios de las vías públicas cuya reacción normal al verse sorprendidos, es la de desplazarse a la derecha, y, por otra parte, los conductores que transitan por el arcén interfieren frecuentemente a los demás vehículos cuando tratan de incorporarse al carril de circulación normal, esta Dirección General hace público que se cursarán las normas oportunas para que por las fuerzas de vigilancia y por medio de fotografía aérea se denuncien tales infracciones sin perjuicio de que, como medida de seguridad, se inmovilicen aquellos vehículos que sean sorprendidos circulando por el arcén hasta que las condiciones e intensidad del tráfico, en cada caso, permitan su incorporación al carril o carriles de circulación.

## SANCIONABLE: NO COMUNICAR CAMBIO DE DOMICILIO

250 pesetas de multa por no dar cuenta, a la Jefatura Provincial de Tráfico de la variación del nombre del titular o domicilio, para su rectificación en los permisos de circulación y conducción.

Les recordamos a nuestros asociados que es obligatorio comunicar a la Jefatura Provincial de Tráfico cualquier modificación que se produzca en el domicilio o nombre del titular en los Permisos de Circulación o Conducción, y para ello transcribimos los correspondientes artículos del vigente Código de la circulación.

### PERMISOS DE CIRCULACION

Artículo 242.—VI. Cualquier variación en el nombre, apellidos o domicilio del titular del permiso deberá ser comunicada para la renovación de éste, a la Jefatura Provincial de Tráfico expedidora del mismo o a la de la provincia del nuevo domicilio de aquél.

Sanción: 250 pesetas.

### PERMISOS DE CONDUCCION

Artículo 263.—II. Cualquier variación en los datos referentes al domicilio del titular del permiso deberá ser comunicada por éste dentro de los quince días siguientes a la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico que lo hubiera expedido la que a su vez dará cuenta inmediata de tal circunstancia al Registro de Conductores e Infractores.

Sanción: 250 pesetas.

# CALENTADORES DIEMO

## DISTRIBUCIONES ARROTEGUI

Sancho el Sabio, 21-1.º

Teléfono 425802

SAN SEBASTIAN

### Delegaciones en:

VITORIA F. Lafuente.

Tel. 217347

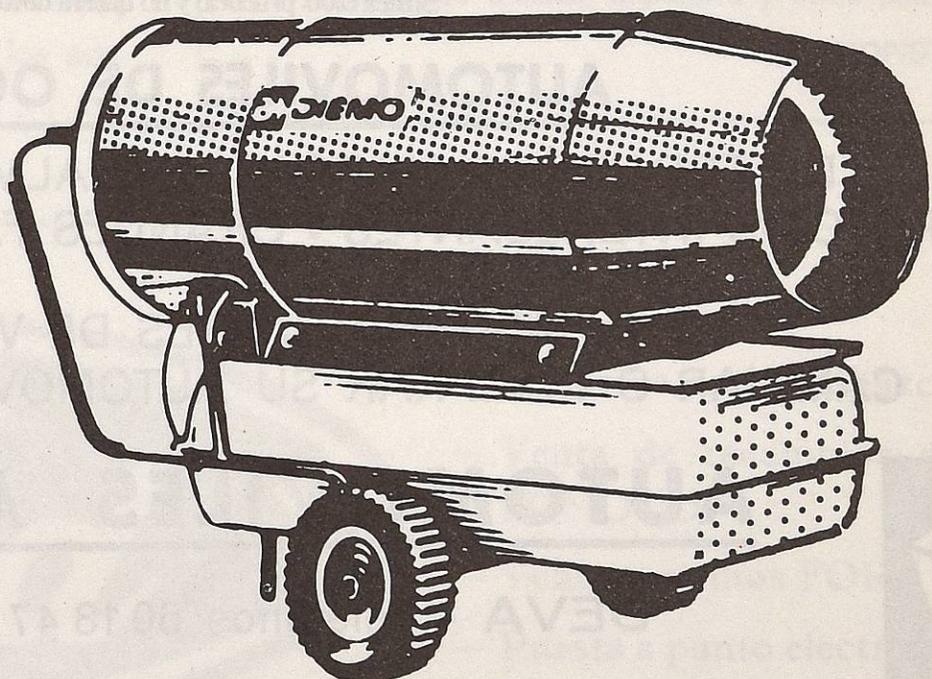
TOLOSA Eguimendi.

Tel. 651467

ZUMARRAGA Urreaga Vicuña. Tel. 871562

MONDRAGON Suministros MEMESA

VERGARA Luis Larrañaga. Tel. 761248



SOLICITEN  
DEMOSTRACION,  
SIN COMPROMISO

# AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA  
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS  
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

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

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
  2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
  3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
  4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
  5. Tracción delantera: elimina totalmente el "coleo", siempre peligroso.
  6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
  7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
  8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
  9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
  10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.
- ¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.

 **CHRYSLER**  
ESPAÑA S.A.  
Empresa de hoy y del futuro

Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

## AUTOMOVILES DE OCASION

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

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

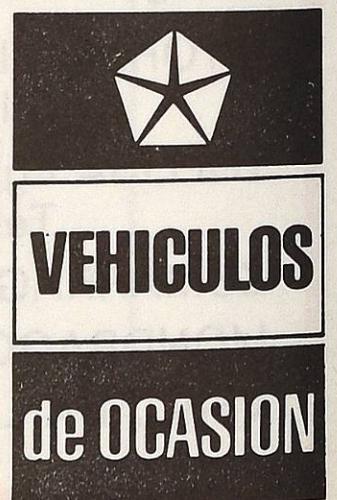
## AUTOMOVILES ANSOLA

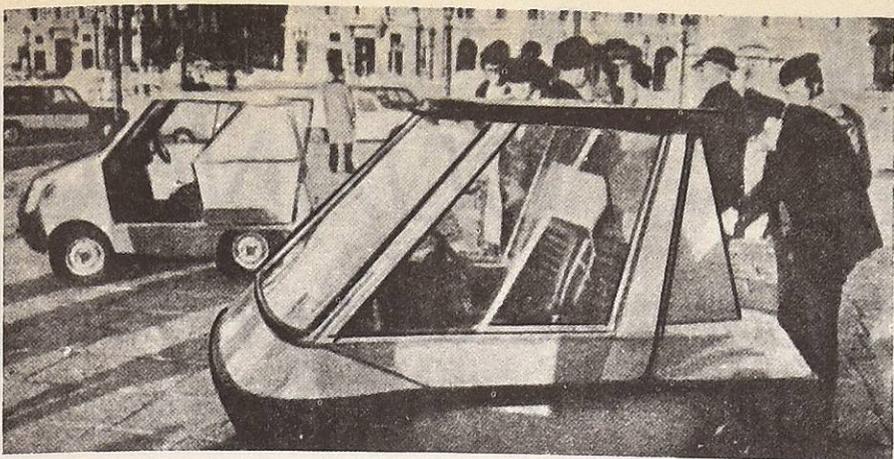
DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  **CHRYSLER**  
ESPAÑA





Prototipo denominado "mínima", con carrocería de plástico, presentado en la plaza de la Concorde, de París.

## ELECTRICITE DE FRANCE VA A CONSTRUIR UNA SERIE DE COCHES ELECTRICOS

E. D. F. (Electricité de France), va a hacer construir, durante 1972, una serie de 60 coches eléctricos.

En 1973 se emprenderá, igualmente a la demanda de E. D. F., una segunda serie de un centenar de prototipos destinados al estudio de los mercados y a la producción industrial. Actualmente E. D. F. trabaja para electrificar modelos Renault R-4; quiere lograr la prolongación hasta dos mil horas, por lo menos, la duración de vida de las baterías.

El vehículo, en curso de ensayos, pesa aproximadamente una tonelada (350 kilos de baterías), marcha a una velocidad de 60 kilómetros por hora y dispone de una autonomía comprendida entre 55 y 110 kilómetros, según las condiciones de utilización.

Otros vehículos de este género están en estudio en la Compagnie Générale d'Electricité y en la Sociedad Bertin; se trata de mejorar las actuaciones de los acumuladores y también de hacerlos más ligeros.

## JAPON ACENTUA SU LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION ATMOSFERICA

- EL EMPLEO DE CATALIZADORES PERMITIRA ELIMINAR UN NOVENTA POR CIENTO EL AZUFRE DEL PETROLEO, QUE ES UNO DE LOS AGENTES MAS NOCIVOS.

Ante el aumento de impurezas que se ha registrado en la atmósfera del país, Japón empieza a acentuar su lucha contra la contaminación, sobre todo la originada por los combustibles líquidos.

Un portavoz del Ministerio de Industria acaba de señalar que a partir de estos momentos se darán las máximas facilidades para el establecimiento de plantas industriales destinadas a la producción de catalizadores de hidrodesulfuración en suelo japonés.

La primera de estas plantas la establecerá Lederle Japan Ltd., en Tahara, a unos 200 kilómetros al Sudoeste de Tokio, con una producción anual superior a un millón de kilogramos.

Los catalizadores que se producirán en esta planta permitirán eliminar hasta el 90 por 100 del azufre que contiene el petróleo crudo a lo largo del proceso de destilación.

El azufre del petróleo, como se sabe, es uno de los agentes que más decididamente contribuyen a la contaminación atmosférica de las ciudades en todos los países del mundo. Cuando el azufre no ha sido eliminado en el proceso de destilación, los vapores de anhídrido sulfuroso que emanan de los tubos de escape de los coches y demás vehículos se convierten en un peligroso contaminador.

El empleo de catalizadores de hidrodesulfuración está siendo cada vez más frecuente en la lucha contra la contaminación atmosférica.

En Estados Unidos, por ejemplo, Cyanamid produce catalizadores en cuatro grandes plantas, encontrándose ahora en proceso de ampliación de su capacidad productora mediante la instalación de una quinta planta en Azusa (California).

Los catalizadores de hidrodesulfuración se fabrican también en Canadá, Inglaterra y otros países.

(«AUTOPISTA»)



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

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

# EL COMPORTAMIENTO DE LAS PERSONAS VARIA CUANDO CONDUCCEN

*Psicólogos de siete países han constituido una "Asociación Internacional de Investigación sobre la Conducta del Conductor"*

¿Qué es más difícil lograr? ¿Un automóvil que proteja totalmente al conductor contra las consecuencias de un accidente grave, o un conductor que conduzca con una maestría tal y con un respeto del Código de Circulación tal que las probabilidades de accidente se encuentren muy reducidas? Los psicólogos europeos opinan que habrá que esperar mucho antes de tener un coche "seguro al 100 por 100". En cambio piensan que se puede cambiar la mentalidad del automovilista del siglo XX. Esta es la razón por la cual estos psicólogos han unido sus esfuerzos dentro de la IDERA, es decir, la International Driver's Behaviour Research Association (Asociación Internacional de Investigación sobre el Comportamiento del Conductor).

La IDERA reagrupa actualmente a los psicólogos de ocho países: Francia, Suiza, Italia, Alemania del Oeste, Gran Bretaña, Bélgica y Suecia. Se espera que ingresen nuevos miembros en esta Asociación, dado que el estudio del comportamiento del conductor es un tema nuevo y apasionante. En cada país, grupos de psicólogos trabajan sobre este problema y confrontan luego el resultado de sus investigaciones. Las sociedades petrolíferas, la industria automovilística, los fabricantes de neumáticos y las compañías de seguros de los ocho países, son los que subvencionan a la IDERA. Es lógico, en el fondo, ya que la IDERA está buscando los medios para que sus generosos mecenas conserven lo más posible su fiel clientela de automovilistas.

## ¿POR QUE ESTE AFAN DE ADELANTAR, CUESTE LO QUE CUESTE?

Cada país miembro de la IDERA está estudiando actualmente el adelantamiento en carretera. El adelantamiento es, de todas las maniobras que un automovilista hace con el volante, la más peligrosa, y esto en todos los países del mundo. Por eso, el comportamiento del "conductor que adelanta" va a ser examinado con prioridad. Este estudio se efectúa sobre la base del laboratorio de la investigación automovilística de Gran Bretaña. Hay cuatro categorías de automovilistas: una, de los que conducen de forma segura, y tres categorías de automovilistas peligrosos. Los criterios que han servido a la delimitación de cada categoría se utilizan actualmente en los otros siete países miembros de la IDERA, con el fin de seleccionar a los automovilistas que servirán de conejo de Indias.

Entre los test que han servido para estudiar las reacciones de los automovilistas, durante un adelantamiento, hay uno particularmente atrevido, obra de un investigador sueco de la IDERA, el señor Kore Rumar. Se trata de pedir al conductor que adelante al coche que le precede a pesar de que venga otro de frente. El test se repite ocho veces, pero cada vez el "examinador" ordena el adelantamiento un poco más tarde; el coche que hay que adelantar va más de prisa y el coche que viene enfrente está más cerca. El conductor "superpeligroso" es el que va hasta el final de las ocho pruebas sin perturbarse... Hay que decir que estos test se hacen en un circuito privado, lejos de las carreteras nacionales y bajo el control de una cámara.

Se sabe hoy en día que existen varios comportamientos de automovilistas. Cada uno de estos comportamientos es totalmente diferente del comportamiento fuera del coche. Para reformar la enseñanza de la conducta, habría que tener en cuenta estas diferencias de comportamiento y de personalidad en los automovilistas, según que conduzcan o no, base indispensable para dar una formación adaptada a cada caso individual. Así opinan los especialistas del laboratorio de investigación automovilística de Gran Bretaña, uno de los centros de la IDERA que critica la actual enseñanza, por arcaica. Afirma que se puede cambiar el comportamiento del automovilista al volante; dice que ha logrado hacerlo. También es verdad que se trataba de automovilistas británicos, conocidos por su moderación y su amabilidad.

Se sabe que casi el 80 por 100 de los accidentes en carretera son debidos a una infracción grave del Código de Circulación: exceso de velocidad, no ceder el paso, circular por la izquierda, ir distraído y adelantar mal. Resumiendo: en un momento dado, el automovilista se ha negado a respetar las reglas, las del Código. Según un médico francés, el doctor Jean Brosseau, el Código de Circulación no es, por ahora, más que un instrumento de represión y de reglamentación. Cosa lógica, ya que es oficialmente un apéndice del Código Penal, cuando tendría que ser un manual de enseñanza. El automovilista (el automovilista francés, sobre todo) tiende siempre a no respetar lo que le es impuesto. Quizá cambiaría de actitud si se le presentara el Código como una serie de consejos y de "trucos" para conducir.

JEAN-MARIE MANUS



# GARAJE INGLES

MIGUEL COCA

ALDACONEA, 10 - 11

Motocicletas



TELEFONOS: ALMACEN 411765 • OFICINA 412272 • PARTICULAR 423317

SAN SEBASTIAN



Agente exclusivo de *Movilauto, s.a.*  
para la provincia de Guipúzcoa



**VENTA DE COCHES NUEVOS Y USADOS  
PARA MATRICULAS TURISTICA Y ESPAÑOLA**



PARA SU SEGURIDAD PERSONAL

**Cubiertas**  El precio se olvida



**SERVICIO OFICIAL**

y



**ESPECIALIDAD**

**JAGUAR**



**TALLERES MECANICOS - ELECTRICIDAD  
CARROCERIA - SERVICIO DE GRUA**

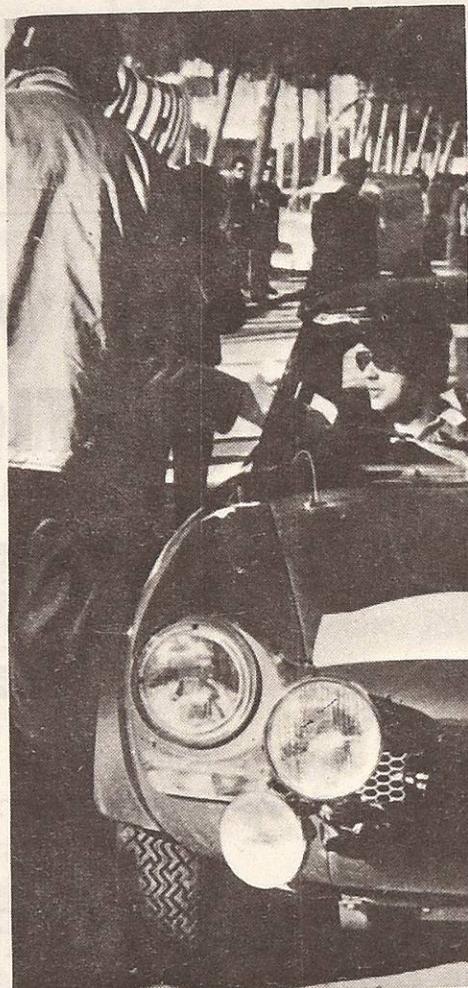
# ...y no sólo un triunfo más.

Un rallye no es sólo una prueba de velocidad. En un rallye se combinan la preparación y la habilidad, la mecánica y la sangre fría de dos hombres que lo arriesgan todo a cambio de un poco de gloria.

Un coche preparado para rallye debe ir provisto de elementos de seguridad, cinturones, barra antivuelco, cierres de capó, etc.

Muchos pilotos montan neumáticos **CINTURATO** en sus vehiculos, para su seguridad, y por su rendimiento sobre cualquier terreno.

Destacados pilotos en todo el mundo han sometido los neumáticos **CINTURATO** a las más duras pruebas, alcanzando además, los más resonantes triunfos.



## RALLYE DE MONTECARLO

1.º LANCIA (Munari-Mannucci) con **CINTURATO**

## RALLYE COSTA BRAVA

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**  
2.º BMW (Warmbold-Mehmel) con **CINTURATO**  
3.º SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con **CINTURATO**

## II CRITERIUM GUILLERIES

1.º SEAT 1430 (Serviá-Boix) con **CINTURATO**  
2.º SEAT 1430 (Valls-Balada) con **CINTURATO**

## RALLYE DE ELBA

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**  
2.º LANCIA (Barbasio-Sodano) con **CINTURATO**  
3.º LANCIA (Kallstrom-Haggbom) con **CINTURATO**  
4.º FIAT 124 (Verini-Quaranta) con **CINTURATO**  
5.º WOLKSWAGEN (Janger-Wessiak) con **CINTURATO**  
6.º FIAT 124 (Tominz-"Squaw") con **CINTURATO**  
7.º FIAT 128 (Ceccato-Bertollo) con **CINTURATO**

## RALLYE DE MARRUECOS

1.º LANCIA (Lampinen-Andreasson) con **CINTURATO**

## RALLYE 500 KMS. NOCTURNOS

1.º SEAT 1430 (Juncosa-Sabater) con **CINTURATO**

## RALLYE DE HESSEN

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**  
2.º FIAT 124 (Paganelli-Russo) con **CINTURATO**  
3.º OPEL ASCONA (Kulläng-Anderson) con **CINTURATO**

## RALLYE DE ACROPOLIS

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**  
2.º LANCIA (Lampinen-Reinicke) con **CINTURATO**  
3.º BMW 2002 (Warmbold-Drofler) con **CINTURATO**

# CINTURATO PIRELLI



# ¡miles de kilómetros y seguridad!

# AUTOPISTA

## BILBAO - BEHOBIA



En un próximo futuro la distancia San Sebastián-Bilbao se va a reducir en 20 Km., y el tiempo de recorrido, a la mitad, gracias a la autopista Bilbao-Behoibia.

Quiero dirigirme al amable lector para explicarle, con la menor cantidad de números posible, qué hay realizado, cuánto queda por hacer y cuáles son las previsiones de plazos dentro de esta gran vía de comunicación, así como detalles de funcionamiento que consideramos de interés para el usuario en potencia.

La B.B., siglas sugerentes que utilizaremos desde ahora para nombrar la autopista, abrió sus puertas al automovilista el 26 de junio de 1971 con el tramo Basauri-Amorebieta, dos años y un mes después de dar el primer golpe de pico —también llamado poner la primera piedra—. Unos meses más tarde, el 28 de octubre del mismo año, se abrió al tráfico el subtramo Amorebieta-Durango y se inauguraba la totalidad del Basauri-Durango. En el día de hoy, la empresa concesionaria tiene en obras todo el tramo Durango-San Sebastián.

Con la ayuda del cuadro adjunto y unas sencillas divisiones, el avispado devorador de estas páginas puede comprobar que está abierto al tráfico el 25% de la distancia Bilbao-San Sebastián y que al abrirse en el mes de septiembre el subtramo Durango-Ermua terminará su singladura por tierras vizcaínas y comenzará su largo y difícil recorrido guipuzcoano; es aquí donde la autopista cumplirá su mayoría de edad y no sólo por la longitud. En efecto, aunque toda la construcción de la B.B. es difícil y complicada, el auténtico desafío de la Técnica a la Naturaleza se produce en el tramo Ermua-Zumaya. Es en él donde están los viaductos más difíciles, los más altos desmontes, los rellenos más voluminosos y, en fin, donde el paso de la maquinaria dejará una más honda huella en el paisaje. Baste decir que en los 27 kilómetros de su recorrido hay siete millones y medio de m<sup>3</sup> de desmontes a realizar —se incluye el viaducto más alto de la autopista, con 75 metros; la cota mayor de desmonte, con 73 metros (record de Europa en desmonte de carretera), y el viaducto de Chonta en Eibar, bien conocido por lo que de él se ocupó la prensa al abrirse sus pilas de 600 toneladas de peso, y un etcétera muy largo que sería fatigoso de enumerar, de leer y... de escribir en cuanto a sus características puramente técnicas—.

La villa guipuzcoana de Eibar, por su orografía sobre todo, ocasiona arduas dificultades en la construcción de la autopista Bilbao-Behoibia. Entre todas éstas, merece la pena destacar la construcción del viaducto que salva la vaguada de la calle Chonta, para lo cual ha sido necesario levantar unos pilares de 40 metros de altura y 600 Tm. de peso, con un sistema cuya técnica es totalmente nueva, totalmente española y utilizada por primera vez en Europa.

Al estar la vaguada de Chonta poblada por gran número de edificios, es obligado construir una estructura de 240 metros de longitud. El trazado obliga a encajar el puente en una curva de 500 metros de radio. Al no ser posible la ejecución de un puente recto, por los grandes movimientos de tierras que se hubieran creado, quedaban eliminadas las soluciones en arco o atirantadas.

La gran densidad de edificios limitó los posibles emplazamientos de las pilas hasta incluso obligar a la construcción de vanos de 100 metros de luz. Luego fue desechada la construcción del viaducto por voladizos sucesivos debido a la fuerte curvatura de la autopista en la zona.

Por fin fue adoptado el sistema empleado: la solución de los enormes pilares.

La operación realizada consiste en separar 18 metros entre sí en su parte alta las dos enormes pilas de hormigón construidas verticalmente, paralelas entre sí, sobre sendas rótulas de giro.

La función de estas pilas es la de sostener una pieza denominada "cantilevar" de 1.000 Tm., de peso, la cual es colocada volando sobre los pilares una longitud de 17 metros por cada lado.

ENLACES	DISTANCIAS PARCIALES	TOTALES
Basauri	—	—
El Gallo	4,5	
Amorebieta	8,2	12,7
Durango	9,2	21,9
Ermua	13,8	35,7
Elgóibar (Alzola)	11,0	46,7
Zumaya	16,5	63,2
Zarauz	11,1	74,3
San Sebastián Oeste	14,3	88,6
San Sebastián Este	5,5	94,1
Pasajes	4,0	98,1
Oyarzun	3,0	101,1
Irún	7,0	108,1
Behoibia	3,0	111,1

Después de la realización de la complicada obra en Eibar que hemos procurado explicar lo más sencillamente posible, podemos señalar que el primer hito en tierra guipuzcoana se pondrá a finales de mayo de 1973. En esa fecha quedará abierto al tráfico el enlace de Alzola, en el término de Elgoibar, a 47 kilómetros de Bilbao por la autopista (unos 60 por la N-634). Por fin veremos desde el aire Eibar, y no es aventurado decir que el trayecto se acortará en una media hora para coches de turismo normal, con lo que ya empieza a ser posible que un bilbaíno se bañe en playas guipuzcoanas sin fatigosos viajes y, cómo no, que un donostiarra tenga en Bilbao su trabajo diario.

FRANCISCO BARCELO

## HOTEL TRES REYES

Pamplona \*\*\*\*\*Lujo



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

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

# EL NUEVO AUSTIN VICTORIA



Hace mucho tiempo que no teníamos la oportunidad de comunicar a nuestros lectores una noticia como ésta: la salida al mercado de un genuino coche español. En efecto, desde los tiempos del legendario Pegaso, nuestros fabricantes de automóviles nos tenían acostumbrados a abastecer el mercado nacional con modelos que eran copia exacta o ligeramente modificada de vehículos ya lanzados por las respectivas casas matrices a nivel internacional, y que además aparecían la mayoría de las veces en el mercado español cuando ya habían dejado de constituir auténticas novedades en términos mundiales.

Pues bien, esta situación de parientes pobres de la industria automovilística española, acaba de romperse espectacularmente con el nuevo Austin Victoria.

Austin Victoria es —podemos decirlo sin titubeos— un genuino coche español. Pensado y concebido en España. Lanzado en España antes que en ningún otro país europeo. Y concebido expresamente para las peculiares condiciones del mercado automovilístico español, para satisfacer las apetencias y las necesidades de nuestros automovilistas.

Estos han sido al menos los propósitos de Leyland Authi —que junto a su nueva denominación inicia una nueva política agresiva— al lanzar Austin Victoria.

Y tras nuestro primer contacto con el nuevo coche, podemos concluir provisionalmente que dichos propósitos han sido plenamente alcanzados.

Austin Victoria se sitúa en el sector automovilístico español que ha experimentado en los últimos años un mayor índice de crecimiento: el de los 1.300 c.c. Austin Victoria ofrece en este mercado peculiaridades que serán, sin duda, apreciados por el usuario español, como son lujo, confort interior, elevadas prestaciones, y un precio muy competitivo.

Leyland Authi ha decidido ofrecer el nuevo coche en dos versiones bien diferenciadas: Austin Victoria y Austin Victoria de Luxe. En realidad, tanto por su apariencia exterior como por sus prestaciones se trata de dos coches distintos, que se dirigen cada uno

a un específico sector del mercado. Y esto constituye sin duda un acierto de Leyland Authi, pues se ha conseguido evitar que conduciendo un Austin Victoria, no tengamos la impresión de ir sobre el "hermano pobre" del Austin Victoria de Luxe.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

### MOTOR

4 Cilindros en línea	
Diámetro del cilindro	70,61 mm.
Carrera	81,28 mm.
Capacidad	1.275 c.c.
Par máximo	9,54 m. kg. a 3.500 r.p.m.
Potencia SAE	62 c.v. a 5.250 r.p.m.
Relación de compresión	8,8:1
Potencia fiscal	10,5 c.v.
Cigüeñal nitrurado	

### SISTEMA DE CARBURACION

Carburador SU.HS-4. Depósito de combustible y bomba de alimentación con filtro incorporado. Depósito de combustible bajo maletero con capacidad para 38 litros.

### SISTEMA DE LUBRICACION

Motor, caja de transmisión y dirección en baño de aceite. Capacidad cárter de aceite: 4,25 litros.  
Filtro de aceite: 0,57 litros.

### DIRECCION

Por piñón y cremallera. Volante de 41,3 cm. de diámetro, con recorrido de 3,1 vueltas de tope a tope.  
Diámetro de giro 10,6 m.

### TRANSMISION

El motor forma un bloque con la caja de cambios y el diferencial.  
Tracción delantera.  
Motor transversal. Embrague, monodisco en seco de 18 cm.  $\phi$ , accionado hidráulicamente.  
Caja de cambios de 4 velocidades. Palanca de cambios en el piso.  
Velocidad: 141 km/h.

### SUSPENSION

Delantera: Trapecios de suspensión independientes. Sistema Hydrolastic  $\oplus$ . Trasera: Brazos de suspensión oscilantes con sistema Hydrolastic  $\oplus$  y resortes auxiliares en cada uno de ellos.

### FRENOS

Hidráulicos, tipo Lockheed, accionados por pedal.  
Delanteros: Disco, con recuperación automática del juego.  
Traseros: de tambor. Ajuste común para freno de mano y aproximación independiente de zapatas, mediante excéntrica de reglaje.  
Válvula limitadora de presión, compensadora del frenado.

### EQUIPO ELECTRICO

Dinamo 12 V. refrigerado (tipo abierto).  
Batería 12 V., capacidad 43 amperios. Polaridad negativo a masa.  
Palanca única de luces de faros, intermitentes y claxon situada en la columna de dirección.  
Faros rectangulares.  
Doble bocina.

### DETALLES VARIOS

Capot con doble cierre de seguridad, con apertura desde el interior.  
Asientos anatómicos en paño y simil-cuero abatibles y regulables.  
Bandeja porta-objetos en salpicadero y parte posterior.  
Tablero de instrumentos con cuenta-kilómetros de reloj, indicador de gasolina, temperatura de agua y presión de aceite.

Luz marcha atrás, interior, en maletero y ráfagas.

Luces testigo de reserva de gasolina, presión de aceite y carga de dinamo.

Ventilador de 2 velocidades en calefactor y equipo de ventilación.

Aireadores delanteros y traseros.

Tapón de gasolina, disimulado por trampilla con cerradura incorporada.

Apoyabrazos en cada puerta.

Espejo de cortesía en parasol.

Guantera con tapa y cierre por sistema de bola.

Asidero en lado de acompañante.

Alfombra en portaequipajes.

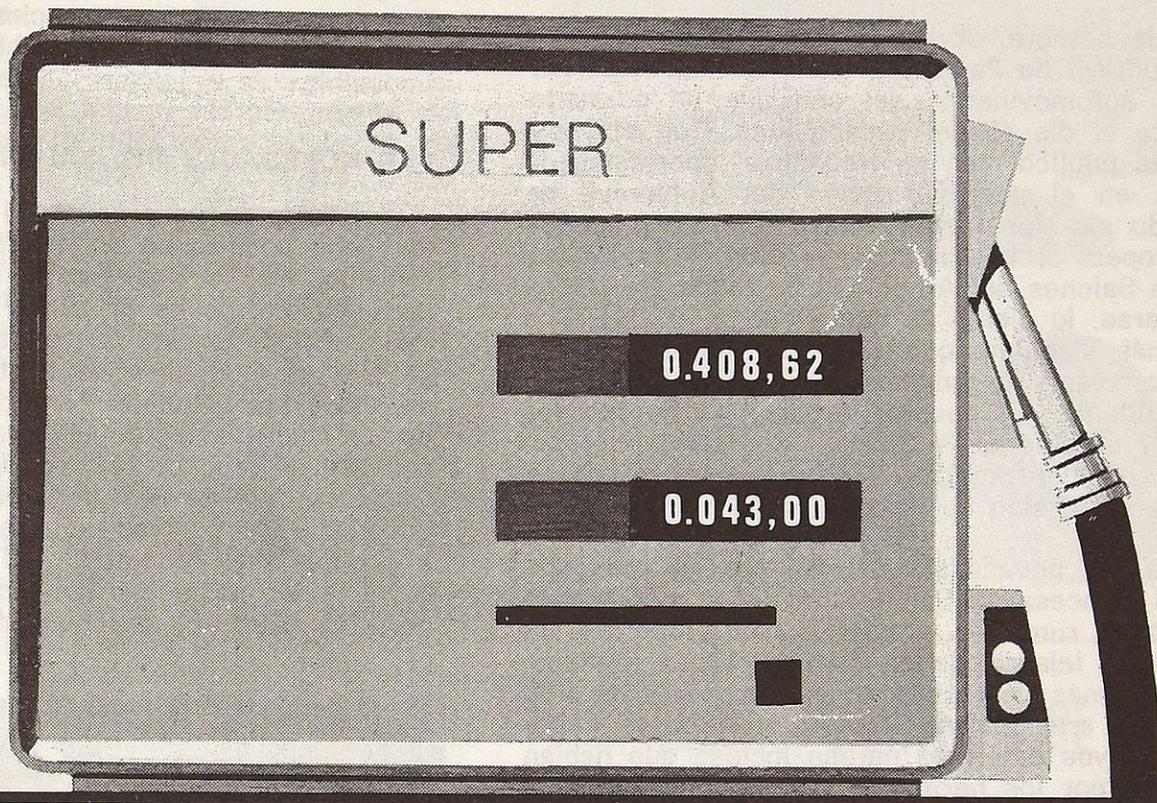
Antirrobo.

### DIMENSIONES

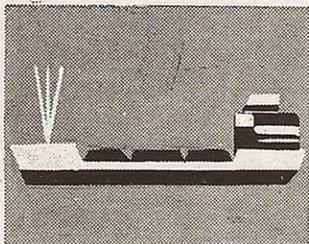
	NORMAL
Longitud	4,030 m.
Anchura	1,534 m.
Altura	1,340 m.
Batalla	2,375 m.
Peso (en vacío)	900 kg.
Distancia al suelo	15,5 cm.
Vía delantera	1.308
Vía trasera	1.292
Neumáticos radiales	145 x 12
Altura del asiento delantero al techo	94 cm.
Altura del asiento trasero al techo	91 cm.
Espacio interior delantero de las piernas - mínimo-máximo	102/112
Espacio interior trasero de las piernas - mínimo-máximo	113/124
Anchura interior altura de hombros, delantera	1,19 m.
Anchura interior altura de hombros, trasera	1,32 m.
Capacidad del maletero	470 cm. <sup>3</sup>



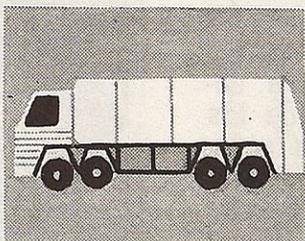
# PARA QUE USTED PUEDA REPOSTAR EN CUALQUIER RUTA Y A CUALQUIER HORA



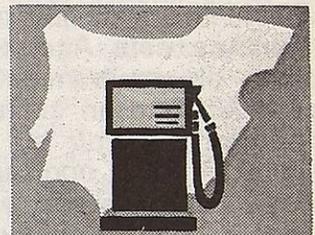
## CAMPESA MOVILIZA:



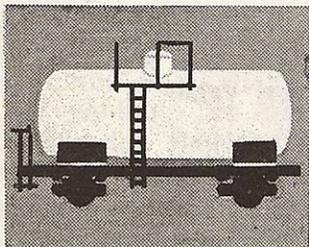
46 buques que transportaron  
en un año 13.613.051 tns.



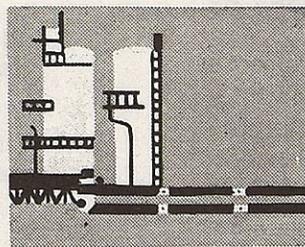
2.104 camiones-cisterna porta-  
dores de 16.845.874 tns. al año.



**Y PONE A SU SERVICIO:**  
2.712 Estaciones de Servicio  
con 13.319 aparatos surtidores.  
1.365 agrupamientos y Apa-  
ratos surtidores aislados.  
23.000 personas.



2.392 vagones-cisterna que  
transportaron 6.056.778 tns.



800 Km. de oleoductos, que  
bombearon 1.194.077 tns.

La red comercial ha servido  
en un año más de  
21.365.957 toneladas  
de combustibles y lubricantes.

BORT

# ◆ CAMPESA A SU SERVICIO ◆

# EL SALON DEL AUTOMOVIL DE PARIS

## POCAS NOVEDADES, E IN-TRANQUILIDAD ENTRE LOS GRANDES FABRICANTES

## LA VEDETTE DEL SALON FUE SIN DUDA EL PEUGEOT "104"

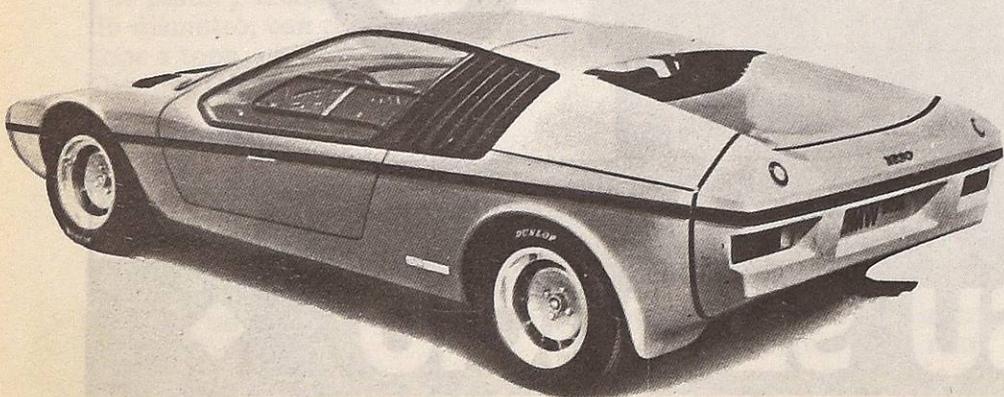
El pasado 5 de octubre, abrió una vez más sus puertas el Salón del Automóvil de París, sin duda, la más importante manifestación automovilística del año que ha permanecido abierta hasta el día 15 del pasado mes. Con el acostumbrado éxito de público, con su tradicional aportación de nuevos modelos, en el veterano Salón del Automóvil de París se han dado cita los modelos más representativo de la actualidad europea. Si la crisis que en los últimos años ha afectado a los Salones del Automóvil de todos los países parecía recrudecerse, lo cierto es que el Salón de París ha salido una vez más incolume quizás por la vitalidad que le proporciona su veteranía y también por el singular cariño que todos los habitantes de nuestro vecino país sienten por el Salón parisino, afecto que comparten los dirigentes políticos franceses con el presidente Pompidou al frente y que en más de una ocasión se ha puesto de manifiesto de modo inequívoco.

Al margen de las novedades automovilísticas presentadas en la capital francesa, el Salón es el lugar más idóneo para dar a conocer rumores, proyectos, etc., que en un futuro más o menos lejano pueden convertirse en realidad. Este año la noticia más destacada en este aspecto ha sido la propuesta de la creación de una Agrupación de Fabricantes Europeos, cuyos estatutos parece incluso que habían sido ya redactados por los hermanos Agnelli, directores de FIAT, que haciendo gala una vez más de su visión europeísta se habían percatado de que esta sería la única forma efectiva de hacer frente al «desafío» americano y a los acuciantes ataques de la industria japonesa.

Los fines de esta Agrupación, según se afirma, serían, en principio, el nombramiento de unos representantes comunes que defendiesen conjuntamente los intereses de los fabricantes, haciendo oír su voz ante las autoridades europeas, medida de cuya oportunidad no merece la pena hacer comentarios, precisamente en estos momentos en que la psicosis que sacude al mundo sobre la contaminación producida por los automóviles y las medidas de seguridad, está produciendo una verdadera epidemia, en casi todos los países, de legislación y reglamentos, muchos de ellos de dudosa sensatez, cuya incidencia negativa sobre los intereses de los fabricantes no es preciso ponderar.

Si Europa se une, si se va hacia una especie de Gobierno supranacional, parece lógico que todos los que tengan intereses comunes en los diversos países europeos, también busquen una unión que si, en un principio, tendría un objetivo eminentemente defensivo, podría dar nacimiento a otro tipo de colaboraciones de índole industrial o comercial. Esta

El Coupé Turbo de B. M. W., por el momento, no es más que un ejercicio de estilo bien logrado. Sin embargo, B. M. W. espera lograr de él importantes enseñanzas



parece ser la tesis de FIAT, y se asegura que ha encontrado un eco más que favorable, con la única abstención de algunas empresas, como General Motors y Ford, que, a pesar de contar con fábricas en el viejo continente, no se muestran muy partidarias de aunar esfuerzos con sus competidores, genuinamente europeos.

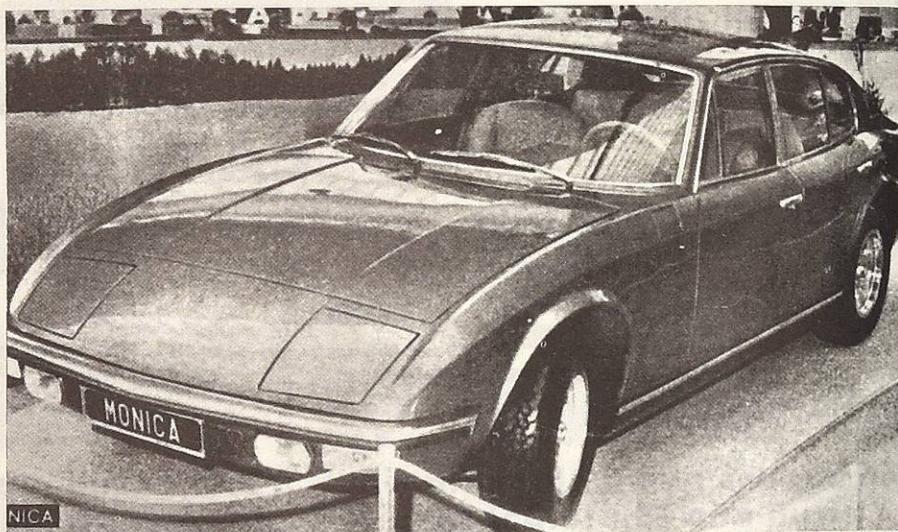
No menos importante parece el rumor de que Daimler Benz, la prestigiosa firma que fabrica los «Mercedes» y una de las principales productoras en Europa de vehículos industriales, podría dar la campanada buscando alguna especie de asociación, digamos incluso que se ha llegado a hablar de venta o fusión, con uno de los más importantes grupos de la industria de la automoción mundial que, como es lógico, tiene «nombre» americano.

De confirmarse este rumor, nos encontraríamos ante el acontecimiento más sensacional del año, con unas repercusiones difícilmente calculables, que, por el momento, son imposibles de enjuiciar.

### LAS NOVEDADES DEL SALON

En París se ha presentado este año una auténtica novedad, que además se sitúa dentro de una categoría de gran difusión, por lo que estaba garantizado su éxito entre el gran público, desde el primer momento. Se trata del nuevo Peugeot 104, en uno de cuyos slogans publicitarios se indica que es el modelo de cuatro puertas de menor longitud de todos los actuales. Pero dejando a un lado este slogan de indudable impacto publicitario, quizás lo más importante sea que el Peugeot 104 responde en su diseño a una nueva tendencia que se está imponiendo en los modelos europeos de gran serie y cuyos más genuinos representantes son por el momento el Renault 5 y el Fiat 127.

El recién nacido en las factorías de Sochaux, cuya carrocería se debe una vez más al prestigioso Pininfarina, resulta



El «Mónica», un gran turismo de lujo que pretende llegar a ser el coche representativo de Francia, siguiendo la tradición del «Facel Vega»

Otro B. M. W. más «civilizado» el 520. Un paso más en la línea de continuidad de la firma de Munich





La estrella del Salón de París ha sido indudablemente el Peugeot 104, destinado a competir con el Renault 5 y el Fiat 127, pero con la baza suplementaria, tan apreciada en Francia, de disponer de cuatro puertas

ser un automóvil muy confortable, espacioso interiormente y de reducidas dimensiones exteriores, dotado de un motor muy compacto y enteramente nuevo de 954 c. c. de cilindrada, situado en posición transversal e inclinado 72 grados hacia adelante, es decir, casi horizontal, lo que permite situar la rueda de repuesto en el mismo compartimiento del motor. Este motor que transmite una potencia de 50 CV SAE a un régimen máximo de 6.250 r.p.m. a las ruedas delanteras, está dotado de un árbol de levas en cabeza y se alimenta mediante un carburador horizontal, alcanzando una velocidad máxima de 133 Km. por hora. Va dotado con una caja de cambios de cuatro velocidades accionadas mediante una palanca situada en el piso. La suspensión en el tren delantero es del tipo MacPherson, mientras en el trasero se utilizan los muelles helicoidales y los amortiguadores hidráulicos telescópicos de tipo clásico. Los frenos son de disco en las ruedas delanteras y de tambor en el eje posterior. La dirección es del tipo de cremallera con junta cardan incorporada al árbol del volante, el equipo eléctrico está alimentado por un alternador y la refrigeración se asegura mediante un ventilador regulado termostáticamente.

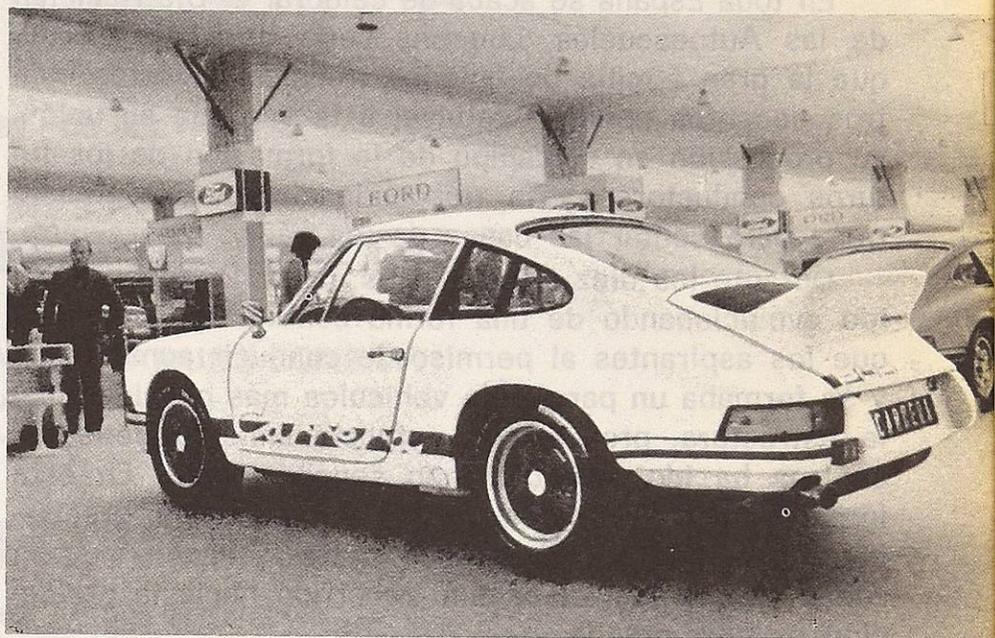
Otra novedad importante, si puede llamarse novedad a un modelo remozado del que Citroen ha vendido ya más de 300.000 unidades, es el GS 1200, versión más potente del Citroen GS equipado inicialmente con un motor de 1.015 c.c. y que a la vista de las numerosas críticas habidas debido a la insuficiente potencia del mismo ha sido pasado a 1.200 c.c. La ganancia de potencia no ha sido muy considerable que digamos. Se ha pasado de 55,5 CV DIN a 60 CV DIN. Sin embargo debemos añadir que si bien este aumento de potencia casi no se deja sentir en la cota de la velocidad máxima, no sucede lo mismo a la hora de las aceleraciones, sobre todo en velocidades largas, donde se aprecia una más rápida ganancia de revoluciones por parte del motor. El interés de este nuevo GS 1200 es que se trata precisamente de la versión que se ofrecerá en el mercado español, seguramente en el primer trimestre del año 1973.

Pocas novedades, que realmente fueran dignas de tal nombre fueron expuestas en el amplio «hall» de la Puerta de Versalles, si bien había el Simca Rally II de Chrysler Francia, o el Renault 12 TS, que todavía no se habían exhibido en ningún Salón.

A título de curiosidad se puede señalar la presencia del «Mónica», un gran turismo de lujo, al que muchos han considerado como el sucesor del Facel-Vega, y que podría llegar a ser el vehículo de prestigio representativo de Francia. En cuanto a los fabricantes no franceses destacaba la presencia de la nueva gama «S» de Mercedes-Benz. También la marca alemana B. M. W. exhibía su nuevo 520, recientemente presentado que daba escolta, junto con los demás modelos ya conocidos, al espectacular modelo Turbo, un coupé de línea audaz, un prototipo experimental que no será comercializado por el momento.

Y así una notable variedad de automóviles, desde los populares Volkswagen hasta los agresivos Ferrari, los lujosos Rolls-Royce o los espectaculares deportivos de Porsche. Y entre todos ellos, una constante procesión de público que sabe admirar las creaciones geniales y el esfuerzo de los fabricantes por proporcionales vehículos más seguros, más confortables y por qué no, más rápidos. Como en anteriores ocasiones el Salón del Automóvil de París, que el pasado día 15 de octubre fue clausurado en el «hall» de exposiciones de la Puerta de Versalles, ha sido un inmenso escaparate donde se han expuesto los vehículos que en el próximo año gozarán de las preferencias del público europeo, aunque desgraciadamente muchos de ellos están todavía muy lejos de quedar dentro del alcance de todas las economías.

JAVIER SANGÜESA



## CAÑELLAS, CAMPEON DE FORMULA 1430

### JEAN CLAUDE, TRAS SU ULTIMA VICTORIA, SUBCAMPEON

Jean Claude, con su merecida victoria en el Circuito del Jarama, se asegura de hecho el segundo puesto en el Campeonato de España de Fórmula 1430. El segundo clasificado, Juncadella, y el tercero, Pérez Sala, ponen en evidencia que desde la mitad de esta segunda temporada de monoplasas españolas, se ha ampliado el número de pilotos de auténtica valía. En esta ocasión, sin embargo, no consiguió llegar a la meta Zapico, cuya participación hubiera sido un aliciente más en la lucha que se mantuvo en los puestos de cabeza.

### UNA SALIDA DISCUTIDA

La señal de salida no fue bien comprendida, al parecer, por Llagostera (a juicio del director de carrera se adelantó), y el piloto se encuentra pendiente de una posible penalización de un minuto. Caso de confirmarse la misma, le haría descender varios puestos en la clasificación, en que oficiosamente quedaría segundo.

Había aceite en algunos puntos del circuito, apenas cubiertos, y se registraron varios despistes sin consecuencias. Juncadella, Pérez Sala, Jean Claude, Llagostera y Cañellas preceden al grupo, que va distanciándose. A media carrera ya doblan a los demás participantes y al final Jean Claude aumenta el ritmo y vence con neta ventaja.

### CAÑELLAS, CAMPEON DE LA TEMPORADA

Admirable la aspiración de Zapico («Quiero ganar una carrera antes de dejar la Fórmula»), que da idea de su estima hacia estos monoplasas nacionales. Por lo demás no debe sorprender el cuarto puesto de Cañellas, ya victorioso en seis carreras y que en ésta se limitó a rodar conservadoramente, con el campeonato ya asegurado a falta de las dos últimas carreras. Hizo pues labor de equipo, ayudando a Jean Claude, Llagostera y Juncadella. Falta que Cañellas «haga dobles» en el Campeonato de España de rallyes, donde también marcha destacado, en cabeza de la clasificación.

### CLASIFICACION OFICIOSA

1.º Jean Claude	6.º Anet
2.º Llagostera	7.º Bay
3.º Juncadella	8.º Montoro
4.º Pérez Sala	9.º Robledo
5.º Cañellas	10.º Weber

# SE NECESITAN MEJORES CONDUCTORES

## NO SE APROVECHAN AL MAXIMO LOS MEDIOS DE LAS AUTOESCUELAS

En toda España se acaba de celebrar el Día Nacional de las Autoescuelas, con una serie de actos en los que la gran familia de quienes trabajan en estos centros docentes pone de relieve, a la vez que su unión, su progresión en el campo de la formación de los futuros conductores y la trascendencia que su trabajo tiene para sentar las bases de un tráfico más seguro.

Durante los diez últimos años, las autoescuelas han ido evolucionando de una forma continua y, a medida que los aspirantes al permiso de conducir aumentaban y se formaba un parque de vehículos más considerable, la estructura, profesorado y funcionamiento de estos centros ha ido evolucionando sensiblemente. En esta jornada del Día Nacional de las Autoescuelas, precisamente, se ha recordado que, si bien quedan muchas zonas deficientes, el camino recorrido hacia la perfección es muy grande.

### MEDIOS DE APRENDIZAJE

De los viejos métodos expuestos por autodidactas con escasa formación y menos medios, se ha pasado a lograr un profesorado con más de ocho mil titulados en toda España y unos dos mil directores de centros, todos los cuales son los responsables de la formación de más de seiscientos mil aspirantes al permiso de conducir, cada año. Actualmente, además de un profesorado numeroso y sometido a continuos cursos de especialización y de preparación docente, las autoescuelas han sumado una importante dotación de medios didácticos, como equipos simuladores, maquetas, secciones de vehículos y partes mecánicas y especialmente toda clase de elementos audiovisuales, hasta el punto de que estos centros han sido considerados pioneros en la adopción de tales métodos en España.

### UNA FORMACION ESCASA

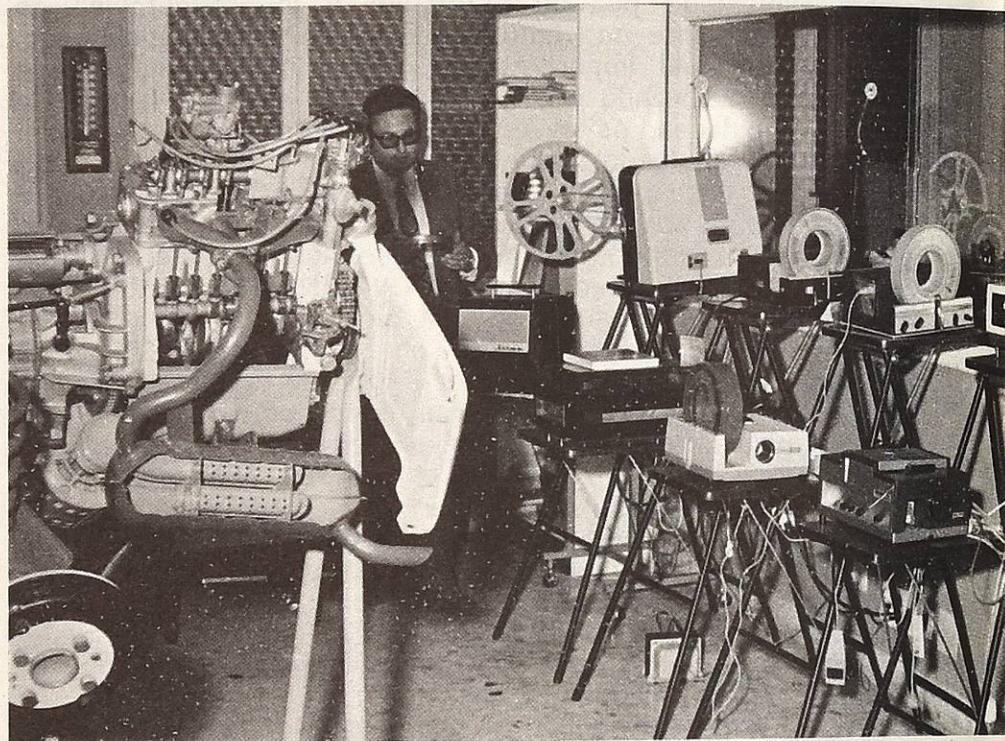
Sin embargo —la experiencia y la práctica así lo demuestran— los aspirantes al permiso de conducir salen de las autoescuelas con una formación deficiente y lo logran sin haber adquirido toda la experiencia necesaria y todos los conocimientos exigibles. A este respecto, directivos de autoescuelas han manifestado ya en diversas ocasiones que la poca paciencia del aspirante suele ser uno de los mayores inconvenientes por los que no se logra una formación adecuada, y por ello han reclamado de todos los futuros conductores una más estrecha colaboración en el período de aprendizaje. En primer lugar, la mayor parte de los aspirantes tratan, por todos los medios, de no asistir a las clases teóricas, fundamentales en toda buena formación. En segundo lugar, no todos desean realizar el número de clases prácticas, cifradas actualmente en veintinueve sesiones de cuarenta y cinco minutos. Es sumamente frecuente también el desdén hacia la prác-

tica en simulador, la cual es una buena base para adquirir soltura en los movimientos de pies y manos y adaptarse después a situaciones reales del tráfico.

### MEJORES CONDUCTORES

Prevalece demasiado la idea vanidosa de todo aspirante de que pronto sabrá hacerse con el dominio de un vehículo, y de ahí que muchos centros, ante la presión del alumno, realicen rápidamente las tramitaciones para los exámenes.

En el momento actual en que los dos aspectos básicos de que se carecía hace años —medios docentes y profesorado— han sido ampliamente cubiertos y en que la densidad del tráfico y el aumento del parque están llegando a cifras considerables, es totalmente necesario que las autoescuelas den un paso más en favor de la formación completa del conductor, y, al menos, se lleven a cabo los programas docentes establecidos por la Jefatura Central de Tráfico, con las mencionadas 29 clases prácticas y otras 25 teóricas. Si el alumno no se toma con seriedad, desde el primer momento, estas clases y no les concede la importancia que tienen, posiblemente se estén poniendo los cimientos de una malformación como conductor, y los vicios de conducción que habitualmente se tienen jamás podrán ser corregidos si en las clases se limitan a «aprender cuatro cosas para obtener el carnet».



# WAGONS·LITS//COOK

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

## ORGANIZA UNA SERIE DE **VIAJES INOLVIDABLES** AL LEJANO ORIENTE

En aviones "Boeing-Jet" de Air France.

ITINERARIO NUMERO 1:

### **COTILLON EN THAILANDIA**

Salida, 27 de Diciembre 1972. 17 días de duración.

Estancias en: BANGKOK - HONG-KONG - DELHI - AGRA - JAIPUR y BOMBAY.

Precio por persona, incluidos hoteles: 51.463 PESETAS.

ITINERARIO NUMERO 2:

### **JAPON, HONG-KONG Y BANGKOK**

Salidas, 20 de Noviembre, 19 de Febrero y 19 de Marzo. 17 días de duración.

Precio por persona, incluidos hoteles: 53.051 PESETAS.

### **VIII CRUCERO FIN DE AÑO**

En el Trasatlántico "CABO SAN ROQUE"

Salida, 27 de Diciembre 1972. 10 días de duración.

Estancias en: BARCELONA - ALGECIRAS - SANTA CRUZ DE TENERIFE - FUNCHAL CASABLANCA y MALAGA.

Precio por persona: DESDE 11.500 PESETAS.

### **I CRUCERO AL CARNAVAL DE RIO DE JANEIRO 1973**

En el Trasatlántico "CABO SAN VICENTE"

Salida, 18 de Febrero 1973. 33 días de duración.

Estancias en: ALGECIRAS - LISBOA - TENERIFE - BAHIA - RIO DE JANEIRO - DAKAR - LAS PALMAS - CASABLANCA - LISBOA y ALGECIRAS.

Precio por persona: DESDE 40.900 PESETAS.

### **VIAJE A NUEVA YORK**

Salidas semanales de Noviembre a Abril. 8 días de duración.

Precio por persona: DESDE 19.350 PESETAS.

11 días de duración: DESDE 23.340 PESETAS.

### **VIAJE A SAN FRANCISCO**

Salidas mensuales de Noviembre a Abril. 8 días de duración.

Precio por persona: DESDE 29.275 PESETAS.

11 días de duración: DESDE 33.270 PESETAS.

Los viajes a Nueva York y San Francisco se efectuarán en TWA JUMBO 747



SOLICITE FOLLETOS EN  
SAN SEBASTIAN

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

¿Qué le pediría Vd.  
a un televisor?

...la mejor imagen, el mejor sonido



VEA TODA LA GAMA DE APARATOS  
**PHILIPS 1973**

DISTRIBUIDOR:

*radio*

**GARIBAY**

SAN SEBASTIAN  
PEÑAFLORENDA, 1  
AVDA. DE MADRID, 8  
MIRACRUZ, 3  
MATIA, 16

PASAJES DE SAN PEDRO  
GENERAL MOLA, 21

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA

## LOS 7 SINTOMAS DE LA CONDUCCION TEMERARIA

La conducción temeraria es como una enfermedad grave, con frecuencia mortal para aquellos que la cogen.

Puede decirse que es la conducción «de una manera que interfiere el libre uso de las vías públicas, o que pone en peligro a los usuarios de las vías públicas».

La policía de Tráfico de Nueva York diagnostica dicha enfermedad conforme a tres situaciones básicas:

1.— Cuando un conductor comete una grave infracción como es la de exceso de velocidad en una calle de mucho tráfico, obligando a los demás conductores y a los peatones a apartarse bruscamente de su camino.

2.— Cuando un conductor comete una serie continuada de infracciones. Por ejemplo, al ser perseguido por la policía.

3.— Cuando una o más infracciones han sido causa de un accidente de tráfico, pero la policía no ha sido testigo de las mismas.

El tratamiento que aplica la policía de tráfico es: la fuerte multa, la cárcel, o ambas cosas a la vez. Con frecuencia también la sanción implica la retirada del carnet de conducir.

Afortunadamente no son muchos los que padecen esta grave enfermedad, para cuyo tratamiento aconsejan evitar el contacto con aquellos que la tengan, como si se tratara de una plaga. Cuando nos encontramos con un conductor temerario corremos peligro de imitarle si tratamos de competir con él (por ejemplo insistiendo en que tenemos preferencia de paso o tratando de ser más rápido que él al arrancar junto a un semáforo).

La mejor defensa frente a un conductor temerario es apartarse de su camino. Vigilar la sintomatología de nuestra propia conducción, para prevenir o curar la enfermedad.

A continuación se citan siete de estos síntomas o «señales de peligro». Si practicamos con frecuencia alguno de estos malos hábitos, estamos en peligro de coger tan grave enfermedad. Y es mucho más fácil tratarla individualmente con un poco de sentido común y de atención que dejarla avanzar hasta un punto en que la única medicina es la cárcel, la retirada del permiso de conducir, o quizás, un accidente. He aquí los siete síntomas de la conducción temeraria, que a su vez son siete de las causas más frecuentes de los accidentes de tráfico:

1.— **Velocidad excesiva:** Este término se aplica generalmente a las situaciones en las que los vehículos circulan demasiado aprisa dadas las circunstancias del momento.

Los accidentes atribuidos a velocidad excesiva como causa pueden prevenirse manteniéndose dentro de los límites autorizados y ajustando la velocidad del vehículo a las condiciones del tráfico, del tiempo, de la carretera y del vehículo.

2.— **Adelantamiento incorrecto:** Este término se aplica generalmente a las situaciones en las cuales un conductor no realiza un adelantamiento correcto y causa un accidente. Dichos accidentes pueden prevenirse teniendo sumo cuidado en elegir los trayectos donde se va a efectuar el adelantamiento y respetando las señales del Código de la Circulación, marcas en el pavimento, prohibición en curvas y cambios de rasante especialmente.

3.— **No respetar la prioridad de paso:** Este término se aplica generalmente a las situaciones en las que un conduc-

tor ignoró una señal de «ceda el paso» o entró indebidamente en una intersección no señalizada. Cuando un conductor se aproxima a una señal de «ceda el paso» debe aminorar la marcha y detenerse si fuera necesario. Cuando un conductor va a entrar en una intersección no señalizada, debe ceder el paso a los vehículos que vengan por su derecha.

4.— **Seguir de cerca a otro vehículo:** El término se aplica generalmente a accidentes en los que un vehículo choca contra la parte trasera de otro. Suelen ocurrir en las calles congestionadas y en carretera cuando se marcha en caravana.

La técnica preventiva en carretera consiste en mantener siempre la suficiente distancia de seguridad entre su vehículo y el vehículo que va delante. De esta forma se podrá disminuir la velocidad o detenerse si el vehículo de delante empieza a frenar. La fórmula generalizada dice que hay que guardar una distancia en metros igual a la mitad de la velocidad en kilómetros. Por ejemplo, si se va a 60 Km./hora, distanciarse 30 metros; a 100 Km./hora, 50 metros, etc., etc.

Para prevenir estos accidentes en calles congestionadas, el conductor que precede debe indicar siempre con antelación al que le sigue las desviaciones y detenciones. Y el conductor que sigue a otro debe siempre mantenerse distanciado y prestar atención a los movimientos y señales del conductor del vehículo que circula delante.

5.— **Circular por la izquierda:** Este término se aplica generalmente a los casos en los que un conductor invade con su vehículo el carril reservado para el tráfico en sentido opuesto. Puede ser debido a un descuido por parte del conductor, o también a una causa física como el sueño o la intoxicación.

Para prevenir estos accidentes se debe circular por la derecha, mantener siempre el vehículo en el centro del carril, y abstenerse de conducir cuando están físicamente debilitados a causa de enfermedad, fatiga o intoxicación (alcohol, drogas, etc.).

6.— **No respetar la señal de STOP:** Un conductor ignora una señal de STOP y entra indebidamente en una intersección cuando otro vehículo tiene prioridad de paso. La regla básica concerniente a la señal de STOP es sencilla e inflexible. El conductor que se aproxima a una señal de STOP debe detenerse completamente —no una «detención rodante»— y asegurarse de que la vía preferente está libre antes de entrar en ella.

7.— **No respetar la luz de un semáforo:** Este término se aplica cuando un conductor desobedece la señal luminosa de un semáforo. Las reglas básicas referentes a los semáforos son: luz roja simple, detención absoluta y esperar al verde; luz roja doble: dirección prohibida; luz amarilla o ambar siguiente a verde: advertencia de que va a aparecer la luz roja y que no debe entrarse en la intersección con el rojo; luz amarilla intermitente: seguir con precaución; flecha verde: puede seguirse solamente en la dirección indicada, pero cediendo el paso a los peatones y demás vehículos que circulan en la intersección.

ANTONIO BORDALLO

# LAS LUCES DE SU

No es la primera vez que tratamos la iluminación entre los temas trascendentes del automóvil. Las luces, la iluminación del vehículo, los ojos del automóvil, tienen bajo su responsabilidad una gran parte de la seguridad de la conducción.

Las últimas normas del Ministerio de Industria que la Jefatura Central de Tráfico se ha encargado de divulgar debidamente para aviso a todos los conductores, han sembrado, contra lo que podía esperarse, un estado de divagación y desconocimiento exacto de las ordenanzas también en un plano de iluminación. Son muchos los usuarios que, al no haberlas leído a conciencia, o simplemente al no tener de las susodichas normas más referencias, han adoptado una postura de conformismo que, en el aspecto de la iluminación del vehículo resulta inaceptable por ser peligrosísima.

Creen muchos usuarios que las nuevas normas impiden, de todo punto, hacer ninguna variación en el sistema iluminatorio del automóvil.

—¡Cuidado! —dicen— no cambies nada, que si te cogen los de la Guardia Civil te caen 1.000 duros de multa.

Por estas bocas hablan el desconocimiento, el temor infundado y un poco también de inconsciencia. Precisamente, en los faros de los vehículos, la Jefatura Central de Tráfico es donde presta mayor atención. Es mortal de necesidad un vehículo cuyo sistema de alumbrado, sea deficiente o, simplemente, que su conductor sea tan egoísta que piense: mi iluminación bien potente y los demás que se apañen. Ni la una ni la otra son formas de reaccionar. Tan peligrosa emancipación de los deberes no trae consigo sino el peligro.

Desgraciadamente, en circulación, las mejores verbigracias vienen dadas por las estadísticas. El mundo, en 1970, perdió 54.000 vidas humanas por culpa de la deficiente o exagerada iluminación de los vehículos. Cincuenta y cuatro mil vidas cayeron como consecuencia del deslumbramiento, la falta de luz o —también éste es un caso a evitar— de la mala señalización de los vehículos parados en la carretera.

Vamos a entrar, detalladamente, en cada uno de los puntos de atención del usuario, imprescindibles para que ruede seguro por las carreteras.

## LUCES REGLAMENTARIAS

Cualquier vehículo que ruede en carretera debe llevar, ante todo, un repuesto completo de lámparas que cambiará en el momento en que advierta que se ha fundido una de ellas. Actualmente, los agentes de la Agrupación de Tráfico vigilan mucho este apartado. La ley que obligaba, entre otras cosas, a la provisión de este repuesto, está ya en vigor y no creemos que por veinte duros que cuesta dicho recambio valga la pena exponerse al peligro de la denuncia. Todos nos hemos encontrado en muchos casos, que al circular de noche por carretera un vehículo que viene en dirección contraria, ilumina la calzada con sólo uno de sus dos faros. En este caso, siempre que sea posible, es conveniente advertir al vehículo de su avería para que pueda cambiar la lámpara, o, si se trata de fallo de conexión, pueda repararlo lo antes posible, deteniéndose en un taller. El peligro es inminente.

Al margen de este repuesto fundamental por cuanto está obligado a llevarlo en el vehículo, las ordenanzas señalan bien claramente las luces obligatorias:

- Luces de posición o ciudad.
- Luces de corta distancia.
- Luces de larga distancia o intensivas.
- Intermitentes a ambos lados, en el frontal y posterior.
- Pilotos de «stop» que señalen la acción de frenada.

Al margen de éstas, existe una normativa muy clara, que se refiere a las luces y su color. Debe quedar bien claro que:

a) Todas las luces delanteras deberán ser blancas o amarillas.

b) Los stop, luces de posición e intermitentes traseros deben ser rojos.

Puede darse el caso de que existan dudas respecto a si están o no toleradas las luces amarillas en las «cortas» o «intensivas». Están aceptadas en España y son obligatorias en Francia. Conozco casos de que, en tierra francesa, han multado a usuarios españoles por no ir provistos de las luces amarillas reglamentarias. Esto no acostumbra a suceder, pero, al ser obligatorias en Francia las luces amarillas

—aunque con tolerancia para las blancas—, es posible que tal caso se haya producido.

## «INVENTOS» PROHIBIDOS

Hace unos meses salieron al mercado unas mal llamadas luces anti-deslumbrantes, cuya base es la proyección de rayos ultravioletas sobre el cristal, acción que impide el paso a las luces de los vehículos que vienen en dirección contraria. La investigación científica de esta proyección de ultravioletas sobre el cristal, efectivamente, restaba potencia a la recepción del deslumbramiento, pero siempre que fuesen ultravioletas y no simples bombillas con un papel o plástico de tal color delante de ella. Eso era un timo. Tanto es así que en el estamento encargado de la circulación en nuestro país se investigaron las posibilidades de dicho invento, pero se llegó a la conclusión de que no proporcionaba ninguna solución al candente problema. Entonces, la Jefatura de Tráfico, para evitar este timo aceptado por los temerosos del problema de efecto lumínico en la vista, se ciñó a su reglamento en el que se prohíben todos los colores de luz frontal menos el blanco y amarillo, a fin de poder terminar con la plaga de las «lucecitas violeta» que se produjo hace unos meses. En efecto, están prohibidas.

Otro «invento» llegado a España recientemente, son unos «relés» que ponen en marcha, paralelamente, los cuatro intermitentes del vehículo. Básicamente no están prohibidos porque, con muy buena opinión, se consideró que, en caso de avería o detención obligada, estos «relés» eran útiles. Lo que sí está terminantemente prohibido es su uso fuera de tales circunstancias.

Y, finalmente, está el rayo de luz interior. En muchos coches, de turistas principalmente, habrán visto nuestros lectores un proyector que va adherido en forma de ventosa en el interior del parabrisas. Ese «rayo de luz», es muy útil a los extranjeros en el invierno, cuando sus carreteras en uso de cadenas, obligan a las máximas precauciones de iluminación, pero también su uso está vetado en España con este razonamiento: para el vehículo que viene en dirección contraria, es peligroso ver dos luces laterales y una central ya que no sabe, por la oscuridad, qué clase de vehículo se le acerca. Es, a la inversa, el razonamiento de las luces de gálibo que deben equipar todos los camiones que excedan de alturas de turismos.

## SISTEMAS DE ILUMINACION

Hasta hace bien pocos años no se conocía otro sistema de iluminación en los automóviles que la bombilla en cuyo interior, al conectarse, se ponía incandescente un hilo muy fino que se ponía al rojo vivo, y proporcionaba una relativa intensidad lumínica. Esta intensidad la incrementaba en muchos «lumens» la pantalla reflectora de espejo, que desprendía la luz aumentada y la dirigía. Este sistema de reflexión por parábola, sigue siendo útil, pero hoy en día ha mejorado notablemente la calidad de la bombilla. Son muchos los usuarios que creen que están prohibidas cualesquiera bombillas si no son de este tipo. Y están en un error. La Jefatura Central de Tráfico no vigila intensidad de luz, sino distancia de luz. Mientras se tengan a la normativa de distancia de iluminación, puede dotarse al coche de cualquier tipo de lámpara.

En España están ya a la venta las llamadas lámparas o bombillas halógenas. ¿Qué son?: En el bachillerato, al estudiar en Química los gases nobles o casi nobles, nos encontramos con los halógenos. Son éstos gases que, al recibir contacto eléctrico, proporcionan luz. Mucho se ha investigado sobre ellos hasta llegar a las conclusiones que permiten tener, en el mercado, lámparas halógenas. El contacto de electricidad las ilumina y proporcionan una luz blanca cuya intensidad es varias veces mayor a la de las simples resistencias de incandescencia.

Todos conocemos, por estar plagadas nuestras calles, las luces de neón. Ese es un gas noble. También lo es casi el yodo; y este elemento químico es precisamente uno de los halógenos más aptos para la iluminación del automóvil.

Pocos son los coches que, de fábrica, salen con yodo en sus lámparas. Habitualmente las fábricas se reservan este derecho para los coches de «lujo» o «especiales». Su rayo de luz, al margen de poseer mucha mayor cantidad de «lumens», cuenta con unas posibilidades de expansión fa-

# VEHICULO

bulosas. Aquellos problemas clásicos de insuficiente luz, en una noche muy oscura sin señalización en la carretera, que obliga al uso, constante y muy peligroso, de las luces intensivas o «largas» lo resuelven los yodos. Debe tenerse mucho cuidado, al instalarse, de que en el taller provean dicha iluminación de un relé que actúa como termostato por ser muy elevado el número de calorías de dicha iluminación.

Son halógenos el flúor, cloro, bromo y yodo. Teóricamente el flúor es de color amarillo, el cloro de amarillo verdoso, el bromo es líquido y rojo, y el yodo es sólido y violeta. Poco les falta a estos cuatro elementos para ser gases nobles como el neón, pero son muy oxidantes. Reaccionan con el hidrógeno resultando hidruros.

La Física y la Química han proporcionado esta interesante y casi salvadora innovación en la iluminación. Las luces halógenas son, sin duda, la gran solución de nuestros días en lo que se refiere a la iluminación del automóvil.

## REPASOS CONVENIENTES

Es muy necesario, casi imprescindible, repasar a menudo los faros del automóvil. En ningún momento, debemos olvidar que ellos son los ojos del coche. El reglaje y alineación de los faros es imprescindible realizarlo con habitual interés porque, en ocasiones y sin pretenderlo, estamos deslumbrando a quien circula en dirección opuesta con simple luces cortas.

Son muchos ya los vehículos, principalmente de Fasa-Renault, que tienen unos adaptadores de alzamiento de faros. Estos adaptadores se deben a que, al tener el vehículo un estado de amortiguación muy alto y suave, la carga trasera puede hacer descender notablemente esta parte del coche, quedando elevada la anterior con el consecuente alzamiento de la proyección de los faros. Este adaptador, de simplísimo manejo, puede, sin embargo, resultar muy peligroso en el usuario despistado o egoísta, ya que, naturalmente, la posición de los faros establece también un notable aumento de longitud de proyección.

La limpieza de las parábolas proyectoras es también muy necesaria. Con mucha frecuencia entra agua en los proyectores a pesar de su protección y perjudica, claro está, la conservación de las mismas.

## LOS FAROS ANTINEBLA

También, desde que aparecieron las primeras informaciones de las nuevas reglamentaciones del automóvil, existe el convencimiento casi absoluto de que no se puede equipar al coche de luces antiniebla. Ese es un error. Todo vehículo puede equipar luces antiniebla, y principalmente en algunas regiones del país o en aquellos usuarios que viajan habitualmente, son muy necesarias. Tampoco existe una idea exacta de cómo actúan las luces antiniebla y vamos a tratar de explicarlo muy someramente.

Las luces antiniebla se recomienda, siempre, situarlas en la parte más baja del vehículo, porque su acción es expansiva. De esta forma situadas lo más cerca del asfalto, éste recibirá su efecto, en mayor espacio.

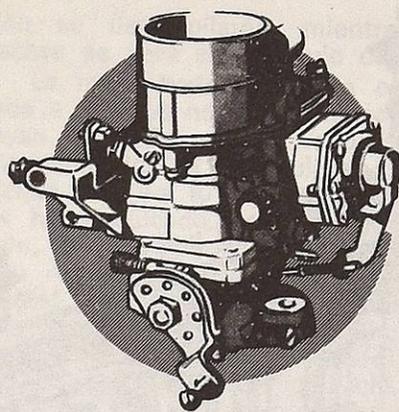
El hecho de que sean expansivas se debe, simplemente, a la forma de la parábola de reflejo.

Habitualmente, las antiniebla, son halógenas. Ya pasan también las de simple incandescencia eléctrica.

El motivo de este confusionismo a que aludíamos al referirnos a que existía un convencimiento bastante generalizado y erróneo de que su incorporación al coche estaba prohibida, se debe a que la Jefatura Central de Tráfico advirtió que, al estar en funcionamiento las luces antiniebla, solamente pueden acompañar a las mismas las luces de posición —ni las «cortas» ni las «largas»—. También, como en todas las facetas de la iluminación del vehículo, su situación en el automóvil debe ser paralela y asimétrica, además del equipo a pares. No puede colocarse un solo antiniebla en el lado derecho, ni en el izquierdo, ni sobre el «capeau». Deben estar a la misma altura y distancia del centro.

Así, pues, queda bien clara la necesidad y cuidados que exige la iluminación en el automóvil. En forma alguna puede tolerarse aquello de «mientras alumbre no hay problema», porque el mal alumbrado, deficiente o exagerado, es tan peligroso como lo demuestran las estadísticas: 54.000 muertos, porque los ojos del coche veían mal, en 1970.

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA  
CONFIE EN SU PROBLEMA  
DE CARBURACION**



Servicio Técnico Oficial

**SOLEX**

CARROCERIA Y GARAGE

**STINUS, S. L.**

FUNDADA EN 1893

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

**AGENCIA OFICIAL PEUGEOT**

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

**SAN SEBASTIAN**

**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

# Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

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

**CASA CENTRAL: PAMPLONA**  
**Plaza del Castillo, 21**

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

## SUCURSALES:

**SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9**

**BILBAO - Gran Vía, 32**

**MADRID - Recoletos, 22**

**ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)**

**HUESCA - C/ Berenguer, 2**

y

**58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca**

---

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

---

## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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

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

## EDUCACION PARA EL TURISMO DE MASAS

La masificación actual del turismo es, quiérase o no, un fenómeno irreversible. A partir del día en que los trabajadores de los países industrializados adquirieron, con la primera semana de reposo anual, el derecho a interrogarse sobre las cosas del mundo que trascendía más allá de sus propios suburbios existenciales se pondría en marcha el proceso que nadie ni nada podría ya detener. El que esta evolución no sea del gusto de toda la gente y el que lleve además consigo sinsabores y revista aspectos negativos es algo que nadie puede tampoco negar. Sin embargo, los males que se achacan al turismo de masas, no van dirigidos por lo general, pese a lo que se diga, a sus verdaderos responsables.

¿En qué consisten ante todo estos reproches? Esencialmente, se trata de hacer creer que las masas tienen mal gusto; que son capaces de comprar lo primero que se les presente; que seguirán ciegamente la moda; que con tal de seguirla se darán cita en los mismos lugares y al mismo tiempo; que aplastan, con su presencia, los paisajes más sublimes, los parajes urbanos más respetables. En resumidas cuentas, se las acusa de envilecer y afean el capital turístico más valioso, venerable y bucólico. No se trata de saber lo que sucedería con ese capital si no se dispusiera de la masa capaz, precisamente, de adquirirlo. Resultaría demasiado fácil responder a dicha pregunta y, además, la respuesta sería poco convincente. El quid de la cuestión reside en saber si lo que se denuncia se debe a la masa o si, por el contrario, no habría que descubrir en otra parte a los verdaderos responsables.

Por lo que nos atañe, no dejaremos de repetir que la causa primera de la mala educación de que adolece un niño incumbe a quien no ha sabido educarle. Que el niño posea cualidades o defectos y lleve en sí impulsos negativos o positivos es algo que no cabe desorbitar y que deberá considerarse en su justo valor, a saber, como punto de partida y hecho indiscutible. Ahí queda. Sentado este hecho, el resto será obra del educador. Si éste triunfa, las tendencias positivas que apuntaban en el

niño se desarrollarán, mientras desaparecen las negativas. Si fracasa se verá al discípulo cargado con todos los defectos.

La masa turística queda constituida por un grupo de individuos a los que no puede achacarse que, en el momento de partir, vayan animados de un espíritu de destrucción, fealdad o depravación. Viajan estimulados por la curiosidad y, sobre todo, porque así se lo han aconsejado, porque ésta es la idea que les han inculcado y hasta vendido. Si se equivocan en su elección, si se aglutinan y se aprietan unos con otros, no hacen sino responder al impulso de quienes les han orientado previamente, empujándoles, presionándoles, tirándoles y encerrándoles en alternativas limitadas, ridículas y que, como es sabido, no caen en saco roto para todo el mundo. Hay que aprovechar, verdad, tal o cual línea de «charter» para que pueda transportar hasta un total de diez mil personas en dirección de tal o cual isla, por el solo motivo de que es ahí donde se ha obtenido una concesión. ¿Qué importancia tiene, en último término, que las instalaciones hayan sido previstas inicialmente para la mitad de gente y que se asista al fenómeno natural de la sobresaturación? ¿A quién se le ocurrirá lamentarse: a la isla, por el mero hecho de proporcionarles demasiados clientes; al cliente, convencido de que no podía elegir mejor, puesto que tantos otros han coincidido en su elección; a la Compañía a la que interesan sobre todo los beneficios que recaudará?

La culpa no incumbe de ningún modo a la masa en sí. Al igual que el niño de que hablábamos, la masa encierra un cúmulo de potencialidades negativas y positivas, lo que pasa es que son muchas las esferas de la industria turística en que estas últimas son desestimadas para especular tan sólo con aquéllas. Es posible que el cálculo resulte positivo en lo que afecta a la agencia, al transportista o al vendedor. Estamos acercándonos, sin embargo, al día en que esta práctica no resultará eficaz para nadie. Salvo que las O.N.T., a las que incumbe en último resorte la misión de infundir el respeto que se debe tanto a sus países respectivos como a las personas que en ellos viven, se decidan a imponer una actitud menos desatinada con respecto al turismo. A. H.

## HACIA UN CODIGO EUROPEO DE CIRCULACION

Bélgica cuenta con 64,8 coches de turismo por kilómetro cuadrado, lo cual constituye la mayor densidad automovilística del mundo, exceptuando los Países Bajos, ha recordado el ministro belga de Obras Públicas, Joseph de Saeger, en un discurso en el Palacio de Bellas Artes de Bruselas. El ministro pronunció este discurso con motivo de la XI Semana Internacional de Estudios de la Técnica de la Circulación por Carretera y de su Seguridad.

El ministro belga dio también cuenta de que el número de accidentes en Bélgica había pasado de 61.000 en 1950 a 223.000 en 1970.

El príncipe Alberto de Lieja, los ministros belgas de Obras Públicas, Joseph de Saeger; de Comunicaciones, Fernand Delmotte; el alcalde de Bruselas, Lucie Cooremans, y presidentes de Asociaciones internacionales de Turismo y del Automóvil asistieron al acto de la apertura de esta Semana de Estudios. El fin de ésta es el de contribuir a la uniformidad de las reglamentaciones nacionales en materia de seguridad en carretera y el de permitir el desarrollo de métodos y medios más aptos para asegurar la circulación en las mejores condiciones de seguridad, comodidad y economía.

Otro de los fines esenciales de esta Semana es el de llegar a unificar las reglas de la circulación por medio de la creación de un Código europeo de la carretera.

En el discurso que pronunció el ministro belga de Obras Públicas dijo que es «a veces decepcionante observar que la modernización de una carretera para hacer de ella una vía rápida acarrea casi inevitablemente un aumento del número de accidentes graves».

Se podría decir —agregó el ministro— que una carretera mal pavimentada es, sin duda, peligrosa para los vehículos, pero lo es menor para el hombre que una carretera moderna y rápida. Es como para preguntarse si el único verdadero remedio al aumento del número de accidentes de carretera no sería el de una vuelta atrás hacia nuestras viejas carreteras de la época romana.

Esto sería evidentemente absurdo. La verdad es que el automovilista moderno no tiene aún la madurez suficiente para sacar provecho sin peligro de una red de carreteras modernas. Es exacto, sin embargo, que el crecimiento del número de accidentes se ha convertido en un fenómeno tan cotidiano, regular y desconcertante que provoca una costumbre al peligro, que es un fenómeno inquietante, dijo también Saeger.

### AMORTIGUADORES



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

## TALLERES AMARA

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

# BORG-WARNER DA A CONOCER EL VEHICULO DEL FUTURO

Creado por Rowland Emmett, fue presentado en el Salón del Automóvil de Londres

Ya ha iniciado una jira alrededor del mundo un vehículo construido con una tecnología de broma y que consumirá un combustible de fantasía. Su conducción quizá no sea muy ortodoxa, pero con él no habrá problemas de contaminación, congestión, seguridad y de otros tipos.

El vehículo, que ha sido descrito por su inventor, Rowland Emmett, como una fantasía caricaturesca multidimensional, ha sido patrocinado en su periplo por Borg-Warner Corporation por considerarle «un servicio público para resolver algunos de los problemas acuciantes o no tan acuciantes de los vehículos de hoy y de mañana».

El Carromato del Futuro de Borg-Warner, que elimina muchos problemas de conducción por su sencillo funcionamiento, efectuó su viaje inaugural con un movimiento ondulante, encendiendo sus focos, haciendo girar sus ruedas, rasgueando un arpa, asando una salchicha y, en general, efectuando demostraciones ante una pléyade continental de escritores del ramo del automóvil en el Hotel Grosvenor House.

El bastidor transparente del vehículo garantiza a los escritores una vista de diversas primicias de la automoción, entre las que figura un grupo motopropulsor que funciona con loción post-afeitado, una unidad anticontaminación que emite unos humos de escape que atrae a las abejas, a las mariposas y a las polillas; la transmisión automática solar y planetaria «Solarmatic» con una configuración universal en expansión, un sistema de frenado «suave-pie» y un ambiente rural «portátil».

Hará su presentación mundial como principal atracción del Salón del Automóvil de Londres, de Earls Court, del 18 al 28 de octubre. Después de recorrer diversas ciudades norteamericanas en diciembre, se presentará en la Exhibición de la Sociedad de Ingenieros de Automoción de Detroit, del 8 al 11 de enero de 1973.

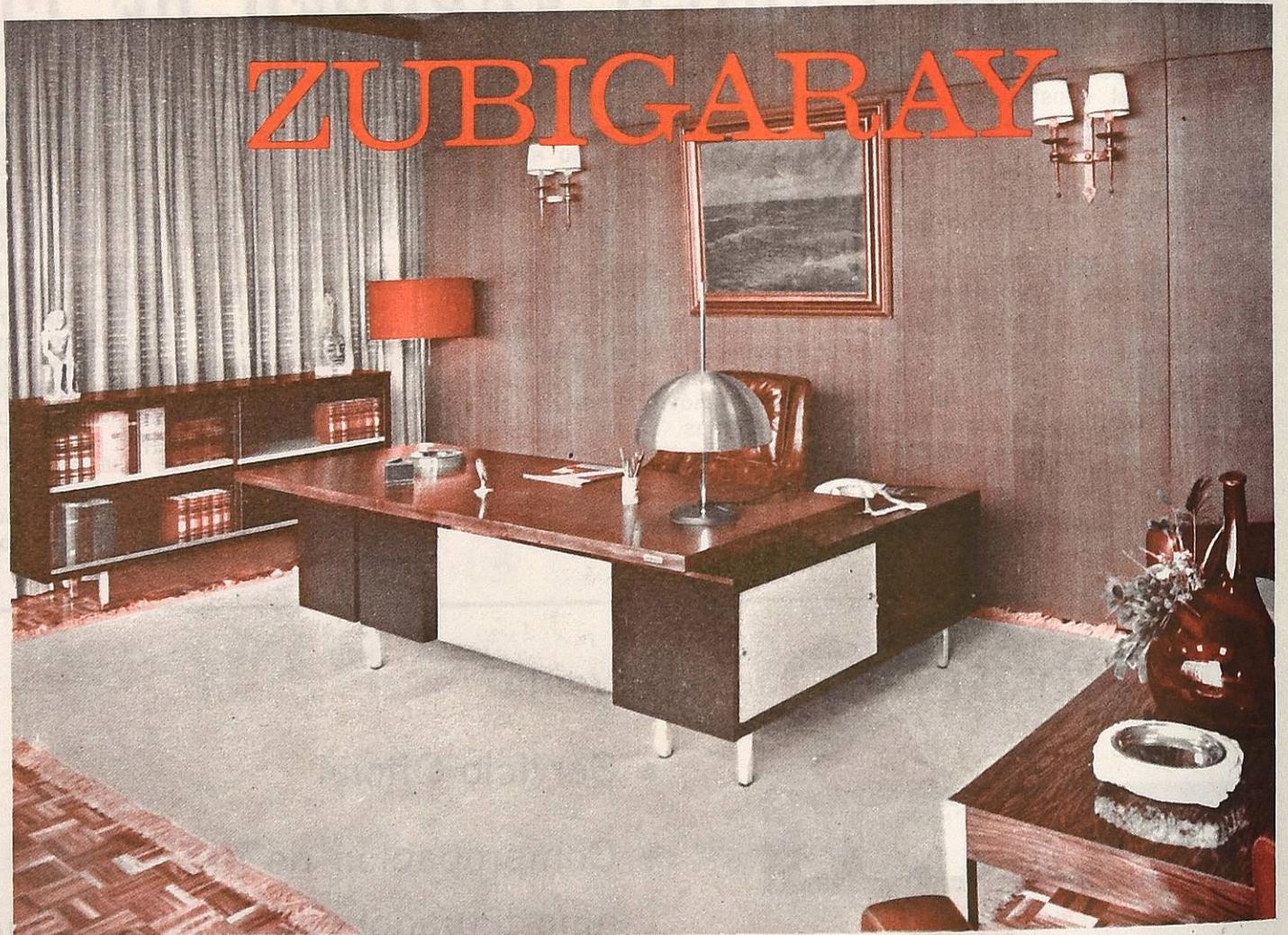
A continuación, vendrán sus primeras presentaciones al público en EE. UU., ambas en Chicago, sede de Borg-Warner: en el Museo de Ciencia e Industria, del 16 de enero al 19 de febrero y en el Salón del Automóvil de Chicago, en la Plaza McCormick, del 24 de febrero al 4 de marzo.

«Durante más de 40 años, Borg-Warner ha venido ayudando a la industria del automóvil a resolver sus problemas con nuestras transmisiones y con otras piezas», ha apuntado James F. Bere, Presidente de la Compañía y directivo principal de la misma. «Para tener algunas ideas nuevas sobre los problemas actuales, hemos pedido a Rowland Emmett que desarrolle sus puntos de vista especiales sobre ingeniería. La respuesta no es la que esperábamos, pero quizá inspire a ingenieros y automovilistas para que den un nuevo aspecto al automóvil».

«Además, esperamos que sirva para todos de la misma distracción y esparcimiento que a nosotros», añadió.

Por mera coincidencia, hizo constar Bere, la revolucionaria transmisión Solarmatic del vehículo es la tercera transmisión automática que Borg-Warner ha presentado en las últimas semanas. A principios de este mes, Borg-Warner dio a conocer otras dos transmisiones automáticas basadas en una tecnología más normal, pero moderna, que se están

DIVISIONES  
Y  
MUEBLES  
DE  
EMPRESA



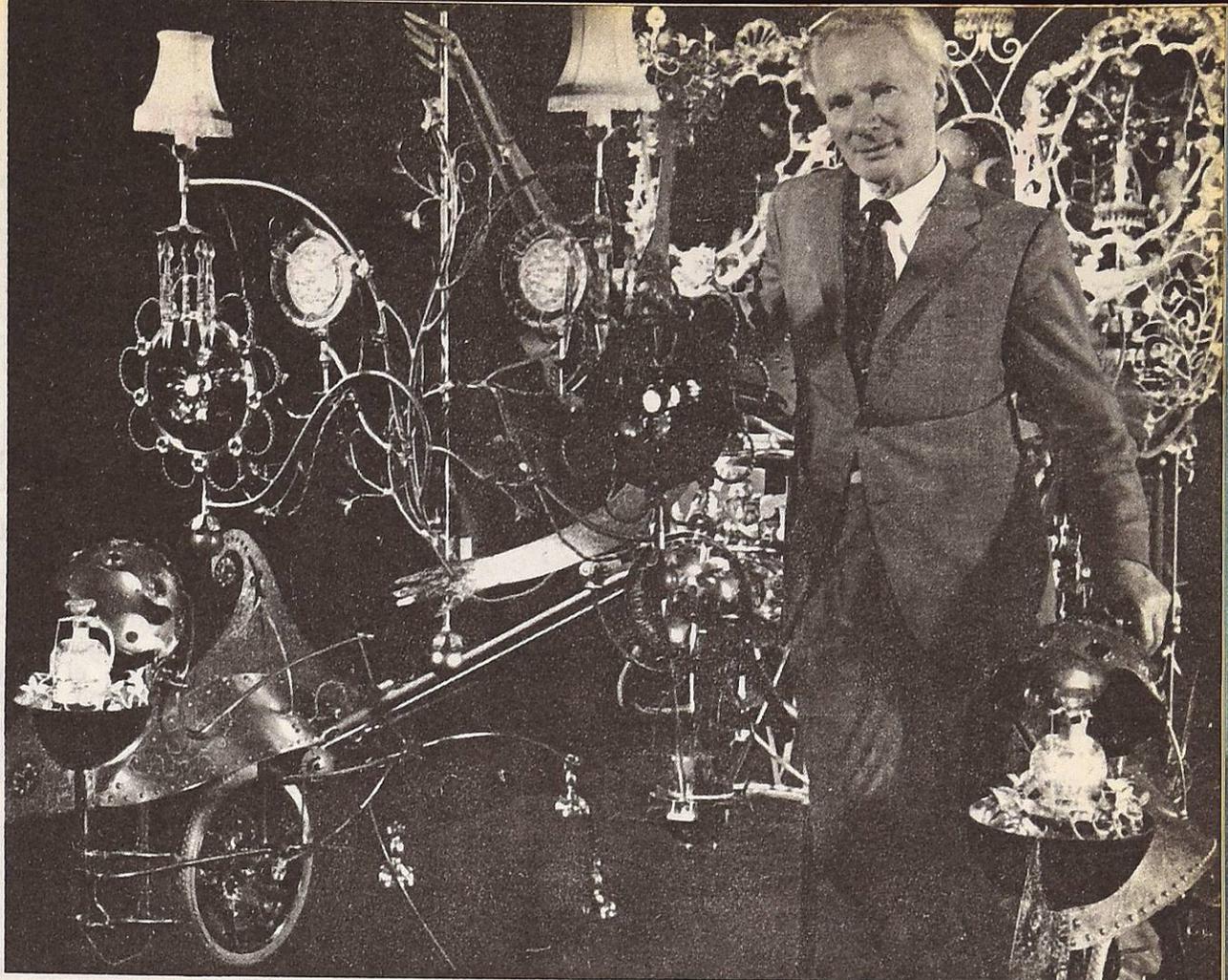
exclusiva para Guipúzcoa: **CASA NERECAN**

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

Rowland Emmet con su última fantasía caricaturesca multidimensional, el Vehículo del Futuro de Borg-Warner, que hará su presentación mundial en el Salón del Automóvil londinense. En primer plano, los faros antiniebla retráctiles, con decantadores de vidrio tallado semilenos de licor que flanquean el sistema de candelabros de los faros de cristal. Entre otras novedades del vehículo figuran: un grupo motopropulsor que es propulsado por loción post-afeitado hervida, una unidad anticontaminación que emite unos gases que atrae a abejas y mariposas, una transmisión solar-planetaria automática "Solarmatic" con una configuración universal en expansión, un sistema de frenado Suave-pie especial y un ambiente rural "portátil".



fabricando en Gran Bretaña y en Japón para el mercado mundial de automóviles pequeños.

#### «Encuentre algo que hacer con él»

Entretanto, Emmet prefiere que sus creaciones hablen por sí solas, prestándolas únicamente su asistencia ocasional.

El automóvil se basa en unas técnicas poco conocidas pero fundamentales que se ajustan al principio básico expuesto por Emmet en todas sus creaciones: «Lo primero es inventar algo agradable a la vista y después, encontrar algo que hacer con ello», ha dicho.

Este es un principio que ha observado Emmet con creaciones tales como la hoy famosa calculadora «Nomeolvides» de Honeywell y los aparatos especiales para la película «Chitty Chitty Bang Bang», tal como la preparadora de huevos y salchichas accionada por cadena y movida por bujía, de cuatro velocidades, la primera mecedora de vapor del mundo y una máquina que produce dulces sonoros.

En su calidad de mecánico intuitivo, Emmet dice: «Algunos tienen unos dedos inexpertos, pero yo tengo el pulgar gracioso».

#### Una fragua de hace 200 años

En consecuencia, puso a trabajar a su pulgar en Sussex, Inglaterra, en una fragua de 200 años sostenida con madre-selva y enredadera y allí fue donde pasó cerca de un año para construir el vehículo del futuro de Borg-Warner.

Entusiasta de los automóviles deportivos, Emmet espera más de este carromato que de la mayoría de sus máquinas de las que dice que simplemente han sido capaces de mantenerse en su sitio.

«Deseo demostrar que el vehículo de mañana no será un misil fuselado destinado a devorar nuestras carreteras y el aire que respiramos, sino un elegante vehículo sin caballos que aunará a un extraordinario rendimiento, la comodidad, el encanto y la seguridad de los viajeros modernos.

«En resumen, será un artilugio móvil concebido para hacerse viejo gallardamente en su época.»

#### Propulsado por loción post-afeitado

El vehículo tiene 18 pies de longitud, como los modernos, pero seis de anchura, como los antiguos, y ocho de altura. Para hacer frente a las embestidas del próximo futuro, ofrece refinamientos tales como:

UN GRUPO MOTOPROPULSOR que funciona, según Emmet, «de acuerdo con unos principios casi desconocidos, incluido un circuito cerrado de vapor a alta presión, producido por una loción post-afeitado calentada adecuadamente en una llama dura tipo gema».

La sobrealimentación del motor la proporciona un querubín de bronce termoestable que suministra un chorro de oxígeno puro a una turbina formada por cucharillas de café.

El efluente del motor pasa a través de una UNIDAD ANTICONTAMINACION especialmente proyectada, que cuenta con un dragón atrapador que recoge todas las partículas de sobremedida antes de que se enfríe el efluente y le aromatiza haciéndole pasar a través de una masa de flores fragantes.

La transmisión solar-planetaria, automática, infinitamente variable «SOLARMATIC», está basada en una configuración universal en expansión y se caracteriza por un sencillo sol electrónico flotante rodeado por una galaxia planetaria en expansión de cinco estrellas. Cuando el sol se mueve hacia el centro de la galaxia, los planetas se arraciman y se excitan (en sentido destrogiro) por su influencia, recuperan inmediatamente velocidad y se mueven hacia el exterior en círculos cada vez mayores, proporcionando, según Emmet, la relación que se desee a voluntad. Cuando se encuentra en la posición de estacionamiento, el sol baja al Oeste Magnético, descansando suavemente sobre un cojín estacionador especial.

La principal fuerza accionadora del vehículo la proporciona un volante de gran diámetro que hace contacto con el suelo a través de dieciocho flotadores llenos de gas.

De las góndolas que alojan las pequeñas ruedas delanteras emerge un par de decantadores retráctiles de lámparas antiniebla de vidrio tallado, cada uno de los cuales contiene un poco de licor para mejorar sus cualidades antiniebla.

Cada una de las góndolas de las ruedas delanteras va equipada también con un SISTEMA SUAVE-PIE de pie levantado, insuperable para salvar carreteras secundarias semi-inundadas. Cuando se aplica en sentido inverso (es decir, con aspiración), se transforma en unos potentes frenos por gravedad.

El conductor lleva en la punta de sus dedos un ramillete de mandos que comprende un velocímetro que indica: «0 - moderada - espantosa». El vehículo cuenta con su propia música a través de un arpa automática, que puede utilizarse también en lugar del avisador, garantizando un par de arpeggios agudos para despejar una autopista en un tiempo doblemente rápido.

Otro detalle es la barbacoa permanente cargada con salchichas para el caso de que el automóvil quede atrapado en un embotellamiento del tráfico y otro detalle es el de las flores dispuestas en forma de cenador alrededor del asiento del conductor. «En los años venideros», explica Emmet, «la mayoría de nuestro paisaje habrá desaparecido y este vehículo permitirá llevarle consigo».

# LAS ZONAS PROHIBIDAS A LOS VEHICULOS EN EL CENTRO DE LAS CIUDADES

## VENTAJAS E INCONVENIENTES

La creación de zonas prohibidas a la circulación de vehículos en el centro de las ciudades es uno de los problemas de los que actualmente se está ocupando el Grupo Sectorial de la OCDE sobre el medio urbano, en el mismo momento en que diversos países intentan resolver las dificultades que plantea una circulación urbana cada vez más densa. Los estudios del Grupo tienden a facilitar a los funcionarios de las Administraciones central y local el conocimiento de las ventajas e inconvenientes de esta técnica, cuyo objeto es mejorar la situación en el centro de las ciudades. En el artículo que reproducimos, C. Kenneth Orski examina algunas de las cuestiones que plantea la creación de zonas prohibidas a los vehículos y otras medidas tendentes a restringir la circulación.

Desde el final de la década de los sesenta, la creación de zonas prohibidas a la circulación en el centro de las ciudades se extiende cada vez más. Urbes cada día más pobladas obligan a prohibiciones de circulación: en Alemania 28 ciudades han creado, desde 1967, zonas donde la circulación de automóviles está prohibida o eliminada; zonas reservadas a los peatones han hecho su aparición en el Reino Unido, en los Países Bajos y en otros países de Europa; en algunos barrios del centro de Nueva York, Roma y Tokio han sido implantadas restricciones temporales de circulación, a título experimental.

Estas iniciativas han sido mejor acogidas cuanto más se interesa la población por la pérdida de calidad en el medio urbano. Arquitectos y urbanistas vienen pidiendo desde hace tiempo que se adopten medidas para suavizar el problema que se plantea entre el peatón y el automóvil, pero sus ideas no encontraron eco en una época en que el público comenzó a descubrir todas las posibilidades que ofrece la posesión del automóvil.

Sin embargo, la congestión creciente de la circulación y la preocupación cada vez más acusada de los efectos del automóvil sobre el medio ambiente han atemperado el entusiasmo por los vehículos a motor, y los medios que tienden a limitar su uso reciben hoy día una acogida más positiva. La preocupación por

la polución atmosférica incita cada vez más a la opinión pública a aplicar los métodos que tienden a reducir la utilización de vehículos en las ciudades.

### LAS INCIDENCIAS SOBRE EL NIVEL DE LA POLUCION ATMOSFERICA

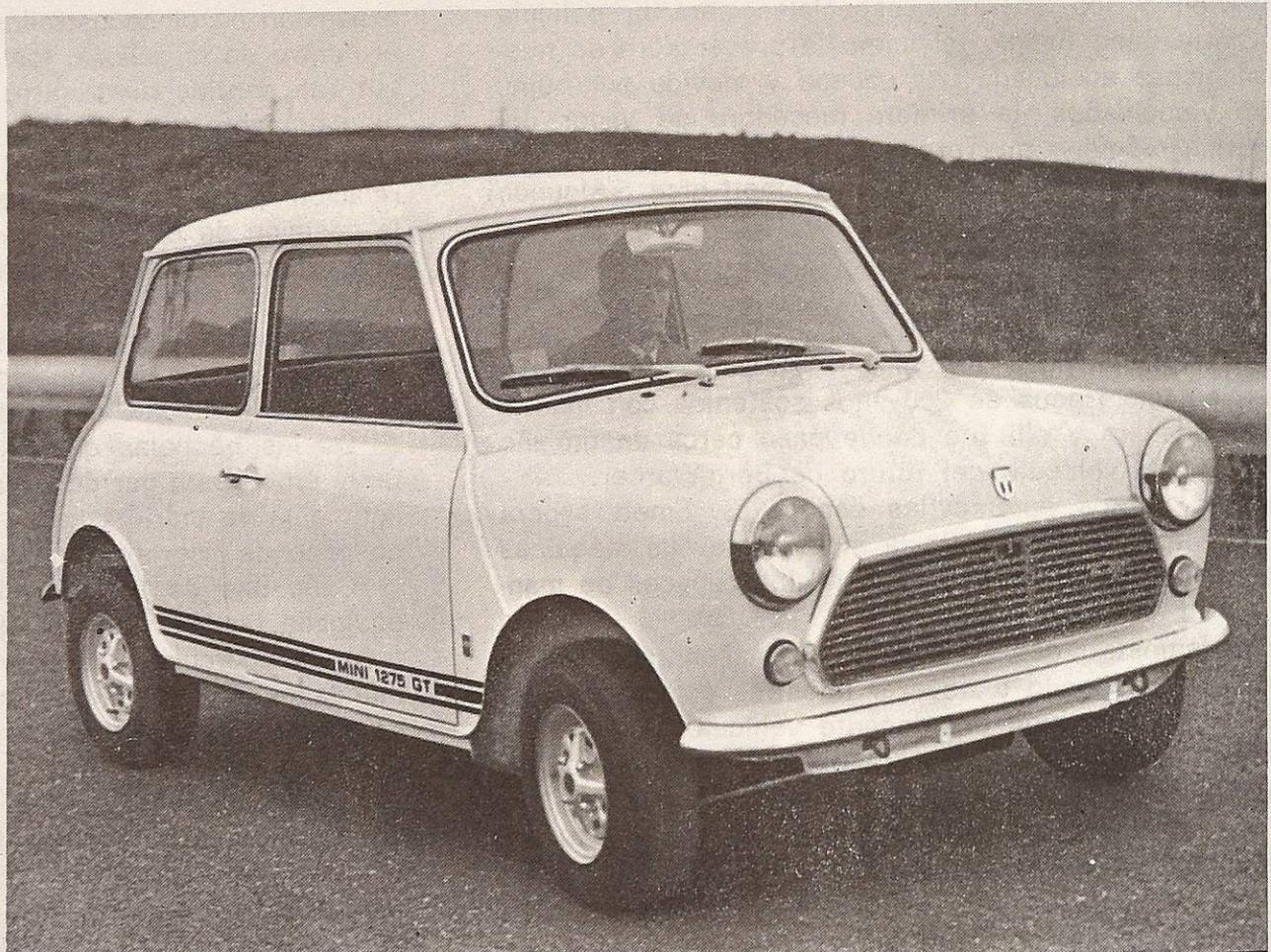
Los datos recogidos muestran que la prohibición de circulación permite efectivamente controlar el nivel de la polución atmosférica, al menos con carácter local y a nivel de las calles.

En el centro de Nueva York, la prohibición de circular por Madison Avenue, que fue impuesta en la primavera de 1971, ha tenido por efecto la reducción de un tercio del contenido de óxido de carbono en el aire. La reciente disposición de prohibir la circulación de vehículos en el centro de Viena permite reducir en un 70 por 100 el nivel de la polución. También en Tokio y Marsella la creación de zonas prohibidas ha dado resultados impresionantes.

### LA PROTECCION DEL CENTRO DE LAS CIUDADES

A las inquietudes en lo que se refiere al medio urbano se une el deseo de conservar el carácter histórico de los barrios centrales y de mantener su predominio económico en la zona metropolitana.

En Europa, en particular, se considera cada vez más que la invasión del automóvil constituye un peligro para el carácter histórico de las ciudades. Así, en París, la prohibición parcial de circular en la isla Saint Louis tiene principalmente por objeto conservar en esta zona su carácter antiguo y su atmósfera histórica. Las medidas que han sido tomadas para prohibir a los automóviles las plazas y calles históricas en un determinado número de ciudades europeas —plaza Furstenberg y calle Mouffetard en París, plaza de Navona, de la Fontana de Trevi y de Santa María de Trastevere en Roma, Getrigdegasse en Salzburgo, calle del Gran Reloj en Ruan, centro de Florencia, de Verona, etc.— han sido también motivadas esencialmente por el deseo de defender la belleza del centro histórico de estas ciudades.



# MINI 1275 GT

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

Sin embargo, las prohibiciones de circular responden ante todo al deseo de reforzar el interés comercial y estético de los centros urbanos y de constituir para los que allí viven y trabajan un medio más aceptable. Es más agradable pasear en un centro prohibido a la circulación; una zona en la que el automóvil quede excluido tiene oportunidad de tener un mayor número de compradores y viandantes, de resistir más eficazmente a la competencia de los centros comerciales periféricos y de contribuir a hacer del centro de la ciudad un barrio más sano y más agradable.

Esta es la razón fundamental por la que diversas zonas prohibidas han sido creadas en el centro de un determinado número de ciudades grandes o medias; en Inglaterra: Norwich, Coventry, Leeds, Bolton; en Alemania: Bremen, Stuttgart, Colonia, Hannover y Munich; en los Países Bajos: La Haya y Eindhoven; Minneapolis y Columbus, en los Estados Unidos; Zurich, Klagenfurt, etc. El mismo motivo parece impulsar los planes que se han dado a conocer para establecer prohibiciones en Bond Street, de Londres, y para convertir Madison Avenue en una vía para peatones.

Los datos disponibles reflejan que las prohibiciones de circular han producido una real influencia positiva en las ventas al por menor. Así, los comerciantes de Viena han señalado que sus ventas habían aumentado del 25 al 50 por 100 durante la primera semana que ha seguido a la puesta en vigor de la prohibición de circular. En Norwich únicamente dos almacenes situados en la zona restringida han dejado de acusar crecimiento en su volumen de ventas, mientras otros las han visto progresar en un 10 por 100 o más. En Essen, las ventas han aumentado del 15 al 35 por 100, según las categorías de los almacenes; en Ruan del 10 al 15 por 100. En Tokio se ha realizado una encuesta en 574 almacenes de los cuales el 21 por 100 aumentó su volumen de ventas, el 60 por 100 no ha experimentado cambio alguno y solamente ha disminuido un 19 por 100; mientras que el 74 por 100 de los comerciantes interrogados se han declarado partidarios de la medida. Todavía no es posible saber si este significativo resultado podrá durar en lo sucesivo, pero los hechos observados son suficientemente coherentes para que por lo menos se pueda pensar que este tipo de medida no perjudica al comerciante.

#### LOS PROYECTOS DE POCA ENVERGADURA Y SUS PROBLEMAS

Hasta el momento actual las iniciativas que tienden al incremento de zonas prohibidas a la circulación de automóviles son bastante limitadas. En la mayor parte de los casos la prohibición se limita a ser de una sola calle, por lo general la principal vía del centro urbano. Así ha ocurrido en Copenhague (el Stroget), Amsterdam (Kalverstraat) y Leidsestraat) y Helsinki (Aleksanterinkatu).

La prohibición se extiende algunas veces a varias calles comerciales, como es el caso de La Haya, Essen, Colonia y Düsseldorf, y en algunas grandes ciudades incluso se han convertido estas calles en paseos decorados por paisajistas; por ejemplo, en Minneapolis, la Nicollet Avenue; en Fresno, Pomona y Riverside, en California, y en otros casos incluso renuevan totalmente la calle, como ha acontecido en la del Gran Reloj, en Ruan, y en la Northumberland St., de Newcastle.

Las iniciativas de alcance limitado que tienden a reservar pocas vías a los peatones fueron objeto de críticas, sobre todo en el caso de determinadas calles o avenidas aisladas reservadas a los peatones y que no permiten una mejora sensible del barrio que las rodea y del centro de la ciudad. De todas formas, la prohibición de circular en automóvil, para ser verdaderamente eficaz, debe ser combinada con un programa que permita resolver las dificultades de transporte, estacionamiento, acceso y de circulación propiamente dicha.

Cuando se quieren ampliar estas prohibiciones se tropieza inmediatamente con una serie de problemas relacionados con el transporte: estacionamientos periféricos, mejora de los accesos, entrega de mercancías, desvíos de la circulación exterior y la prohibición de circulación interior. Posiblemente no es producto de la casualidad el que la longitud de las zonas actualmente reservadas a los peatones no exceda de los 400 ó 500 metros: se estima que posiblemente es la distancia máxima que un individuo medio esté dispuesto a recorrer a pie para realizar sus compras. Para aumentar esta longitud puede ser necesario un sistema mecanizado de circulación.

#### PROHIBICIONES APLICABLES AL CONJUNTO DE UNA ZONA

Se ha intentado, sin embargo, poner en práctica proyectos más importantes, que se traducen en una prohibición total o parcial de circulación en automóvil. Así, la ciudad de Essen ha estudiado recientemente su red de calles, paseos y avenidas reservadas a los peatones, para crear una zona sin vehículos de casi un kilómetro de longitud y 300 metros de ancho. En La Haya y Düsseldorf, las zonas prohibidas suponen un total de 2,4 y 3,4 kilómetros de calle. En Copenhague, el Stroget, que constituye una experiencia muy lograda en materia de prohibición, tiene 1.080 metros de longitud, y en 1968, trescientos metros más de calles vecinas han venido a incrementarse a la zona de los peatones. Florencia es la que probablemente ha ido más lejos en este terreno, al prohibir a los automóviles una zona situada en el centro histórico, que comprende 40 grandes manzanas de edificios. Los proyectos que de lejos resultan más ambiciosos son los previstos en Viena y Nueva York. La primera tiene el propósito de crear un verdadero «oasis», prohibiendo la circulación, con un diámetro de 1,2 kilómetros, que comprende toda la ciudad vieja. Como la zona será demasiado extensa para poder ser recorrida a pie, serán autorizados para circular por ellas taxis y microbuses que utilicen como carburante el gas líquido.



La calle de Preciados, en Madrid, cuyo tramo entre Callao y la Puerta del Sol está reservado a los peatones.

Nueva York tiene el proyecto de transformar una sección de la Madison Avenue, comprendida entre las calles 42 y 57, y que comprenderá 15 manzanas, en un paseo reservado únicamente a los peatones; esta medida será la primera de un ambicioso programa con vistas a mejorar el medio ambiente en la parte central de Manhattan. El paseo proyectado será también prohibido a todo tráfico, salvo a los autobuses urbanos, a los pequeños vehículos de transporte público y a los de servicios de urgencia, así como a determinadas horas a los servicios de reparto. Con tres kilómetros de longitud y plantaciones de numerosos árboles, el Madison Mall resultará la vía para peatones más larga del mundo y la realización más audaz.

Si se quiere prohibir totalmente a los vehículos particulares el acceso a zonas centrales aún más amplias será preciso mejorar el transporte público, y tal vez habremos de resignarnos a aceptar normas reducidas de accesibilidad a los medios de transporte. El autobús y el «metro», tal y como los conocemos hoy día, son incapaces de hacer frente a todas las necesidades de transporte de una amplia zona situada en el interior de una ciudad asegurando los niveles de accesibilidad a que estamos acostumbrados. Es posible la instalación de aceras rodantes o cabinas individuales que permitan llegar a resultados positivos; sin embargo, en el mejor de los casos, la aplicación de este sistema está aún lejos.

Es posible que las prohibiciones de circulación en zonas amplias provoquen a largo plazo algunas alteraciones en la utilización del suelo, pero esto no quiere decir que estas modificaciones no sean deseables «a priori». Las prohibiciones de circulación deberán sobre todo afectar a las grandes empresas comerciales, cuyo traslado a las zonas periféricas de la región metropolitana podría resultar beneficiosa. El centro urbano volverá progresivamente a su papel inicial, que consiste en satisfacer las necesidades de esparcimiento y de distracción y ofrecer un lugar donde los vecinos y los residentes puedan realizar compras, visitar museos o sentarse en la terraza de un café para ver el ir y venir de las gentes. Desde este punto de vista, las prohibiciones de circular pierden el aspecto negativo que algunos les atribuyen y se transforman en un instrumento positivo para hacer evolucionar una ciudad en sentido agradable.

#### RESTRICCIONES PARCIALES

De todas formas, la prohibición completa en una amplia zona central puede ser simplemente inaceptable desde un punto de vista político. Es por ello por lo que cada vez interesan más los proyectos menos drásticos, que tiendan menos a prohibir toda circulación que a limitar el uso del vehículo.

Gottemburgo y Bremen han sido las primeras en aplicar estas medidas, al dividir el centro de la ciudad en cuadrantes separados por verdaderas barreras, ya que consideran que es imposible atravesar la ciudad en automóvil pasando por su centro. Cada cuadrante se ha transformado así en una zona autónoma donde sólo la circulación local está autorizada. Todo el restante tráfico se canaliza por una vía situada en la circunferencia que rodea la ciudad y no puede entrar en uno de dichos cuadrantes o salir de él sino por puntos determinados.

Los datos obtenidos en Gottemburgo han puesto de manifiesto que con este sistema se puede reducir la circulación interior casi en un 50 por 100. Esta disposición ha sido aplicada a partir de agosto de 1970, pero ya ha tenido ciertas consecuencias beneficiosas sobre sus alrededores y registrar una disminución del 10 por 100 en el número de accidentes, así como haber reducido la concentración media de óxido de carbono de los barrios centrales del 30 a menos del 5 por millón, mientras que el nivel sonoro ha bajado de 75 a 72 decibelios.

#### INCIDENCIAS A LARGO PLAZO DE LAS RESTRICCIONES DE CIRCULACION

Bremen ofrece un interés especial, ya que un programa análogo de prohibición de circulación viene siendo aplicado desde hace más de diez años. En 1960, la zona central histórica, que tiene aproximadamente un kilómetro de largo por 600 metros de ancho.



## MENOS DINERO PARA CARRETERAS EN ALEMANIA

Los desembolsos del Gobierno Federal alemán para la construcción de carreteras alcanzaron durante los tres primeros meses de 1972 un total de 662 millones de DM, contra 911 millones de DM en el mismo periodo de 1971. De esta cifra, 448 millones de DM (645 millones en 1971) correspondieron a la construcción de autopistas y 152 millones (245 millones) a la construcción de carreteras federales.

## UN SOLO TIPO DE CRISTAL PARA TODOS LOS AUTOMOVILES DEL MERCADO COMUN

La Comisión del Mercado Común ha propuesto una Ley para que se coloque un solo tipo de cristal de seguridad en todos los automóviles nuevos de la Comunidad a partir de 1976.

La Comisión ha efectuado pruebas con cristales laminados y con cristal reforzado de seguridad, y opina que el primer tipo reúne mejores características. Los británicos afirman que las pruebas no son concluyentes y que se deben realizar otras antes de llegar a una decisión final.

## CONTRATO SOBRE CAMIONES EN FORD Y LA U.R.S.S.

La Ford Motor Company ha sido nuevamente invitada a discutir un contrato de venta de camiones a la URSS. Así lo ha anunciado Henry Ford en una conferencia en la cual ha concretado

que tiene la intención de suministrar camiones a la Unión Soviética de los que se fabrican en Louisville, siempre y cuando los rusos no hayan completado sus grandes instalaciones del río Kama. Sucesivamente, los soviéticos se irán haciendo cargo del montaje. La Unión Soviética ha invitado a una delegación de Ford a visitar la URSS, pero se desconoce el alcance de las negociaciones.

## REORGANIZACION DE LA BRITISH LEYLAND

A partir del 1 de octubre, las diferentes firmas, en número de 24, que operan en el sector del automóvil y de los vehículos comerciales bajo el control de British Leyland, se han reunido en una sociedad única, la British Leyland UK. Ltd., según anuncio efectuado por la propia sociedad.

British Leyland Internacional, que controla todas las sociedades British Leyland de ultramar, así como a las empresas de camiones Aveling-Bradford, Coventry Climax Engines y Prestcold.

## SE ESTUDIA LA FABRICACION DE UN MOTOR DE VAPOR

La Chrysler Corporation ha suscrito un contrato con la Steam Engine System Corporation, de Newton (Massachusetts), según ha sido anunciado por H. Alan Loofbourrow, vicepresidente y director de investigaciones de la Chrysler Corporation.

La Steam Engine Corporation ha sido encargada por el Gobierno americano del estudio y de la puesta a punto de un motor de vapor alternativo, de una potencia real de 150 caballos vapor, que funciona según el ciclo de Rankine y que utiliza el agua como fluido de trabajo.

Según el contrato, Chrysler actúa como tratante, de segunda mano de la SES y, con este título, debe estudiar las posibilidades de adaptación del motor prototipo a una berlina normal de seis plazas.

Este grupo está igualmente encargado de las investigaciones sobre ordenador concernientes a las mejores performances teóricas de vehículos especialmente de las aceleraciones, de la aptitud en cuesta, de la economía de combustible y del índice de emisiones de escape, así como de las cualidades de conducción, comportamiento general del vehículo y de su facilidad de control por parte del conductor.

## LAS ZONAS PROHIBIDAS A LOS VEHICULOS...

ha sido dividida en cuatro células, entre las cuales ha sido prohibida la circulación de automóviles. Una parte de cada una de estas células ha sido transformada en zona para peatones y las restantes calles se han dispuesto con circulación en sentido único. Diez años más tarde, el distrito central sigue siendo el principal centro de la ciudad. No sólo los negocios y el comercio no han disminuido, sino que han progresado, aunque sea difícil asegurar que las medidas relativas a la circulación son el motivo de esta evolución o si ésta se ha producido a pesar de dichas medidas. Tampoco se puede saber si unas restricciones muy severas en materia de circulación de automóviles pueden tener a largo plazo incidencias desfavorables sobre el desarrollo del centro de la ciudad y provocar su descentralización, y sólo a medida que otras ciudades adopten análogas medidas se podrá saber si este fenómeno se debe al carácter particular de la ciudad o si la experiencia de Bremen puede generalizarse.

### VENTAJAS DE LA PROHIBICION

Debido a la importancia que actualmente se da a la purificación del medio ambiente y a la calidad de la vida urbana, es posible que el propio público haga cada vez mayor presión para que la circulación sea limitada en el centro de las zonas urbanas.

Los datos de los que se dispone indican que las prohibiciones de circulación son realizables y que están dando buenos resultados en el plano comercial. Su posibilidad de puesta en aplicación varía sensiblemente en función de algunos factores críticos, como pueden ser el clima de la ciudad, la dimensión, naturaleza y función de la zona central, los transportes públicos disponibles, el trazado de la red viaria, la urgencia de los problemas que plantea la polución atmosférica, y lo que no es menos importante: la propensión de sus habitantes para circular a pie. La posibilidad de adoptar prohibiciones de circulación dependerá tanto del comportamiento local como de los objetivos que persigan las ciudades: una ciudad que quiera conservar en su centro el carácter de polo de atracción se inclinará cada vez a prohibir la circulación de automóviles que otra que admita la dispersión de actividades hacia los barrios periféricos y desee favorecerlos.

La prohibición general de circular encontrará sus mayores posibilidades de aplicación en el centro de las ciudades de dimensiones pequeñas y medias, en particular de aquellas que presenten un carácter histórico y cuyas calles estén dedicadas al comercio al por menor.

Ello no obstante, incluso en ciudades más importantes y más modernas, mejor concebidas para la circulación de automóviles, cuyo centro comprende un mayor número de actividades comerciales y de servicios, parece haber amplios espacios para soluciones de compromiso entre las facilidades de acceso y la calidad del medio. La ventaja más significativa de las prohibiciones de circulación es posiblemente la de que permite mejorar la calidad de la atmósfera y reducir el ruido a nivel de la calle.

En los países donde solamente unas pocas ciudades sufren problemas de polución para justificar un programa nacional de lucha contra la contaminación, las prohibiciones de circulación y las restricciones particulares pueden representar una medida eficaz y poco costosa para remediar las concentraciones elevadas de agentes contaminadores en el pequeño espacio que constituyen sus barrios centrales.

(Reproducido de «L'Observateur de l'OCDE», febrero 1972.)

*Recambios*

*Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**

Otras tres importantes sociedades se hallan asociadas a estas investigaciones sobre el automóvil de vapor. Bendix (USA), encargada de poner a punto los sistemas de conducción y de control; ESSO (USA), en lo concerniente a lubricantes, y la Ricardo Ltd. (GB), en cuanto incumbe al estudio de detalle de los órganos del motor de pistones.

## EL PRIMER ESTACIONAMIENTO SUMERGIDO DEL MUNDO

El problema de estacionamiento de automóviles resulta tan difícil de solucionar en Ginebra como en la mayor parte de las ciudades europeas, cuyo centro histórico no fue edificado en su época con vistas al incremento notable de la motorización.

A medida que fueron disminuyendo las zonas de estacionamiento se impuso la necesidad de construir garajes de gran capacidad.

El último de ellos es el del puente del Mont-Blanc, que presenta la característica de encontrarse totalmente sumergido, en el lugar preciso en que el lago da paso al Ródano. Este estacionamiento subacuático puede albergar 1.450 automóviles.

La circulación se efectúa en sentido único de la entrada a la salida, llegando los automóviles por medio de un proceso de selección electrónica al emplazamiento, en uno de los cuatro pisos de que dispone el estacionamiento. Rápidos ascensores aseguran el acceso a las salidas y a los vehículos estacionados.

## SISTEMA PARA REDUCIR ECONOMICAMENTE EL RUIDO DE LOS CAMIONES

Para demostrar la satisfactoria labor sobre reducción del ruido, hecha por el Instituto de Investigación sobre Sonido y Vibración, de la Universidad de Southampton, se puso en prueba un camión Ford-Dorset, de seis toneladas, marchando a plena aceleración, y resultó que el ruido que producía era sólo la mitad del causado por otro del mismo tipo sin tratamiento amortiguador. Los experimentos han revelado que la mayor parte del ruido de un motor diesel proviene del escape, las tomas de aire y el ventilador.

Protegiendo el escape de gases y los silenciadores de admisión del motor, resulta mucho menos ruidoso, consiguiéndose una

amortiguación del orden de los diez decibelios. El peso adicional que esto supone es de unos quince kilos, pero las alteraciones no afectan a la eficiencia del motor ni hacen más difícil su mantenimiento ordinario.

## SISTEMA DE SUSPENSION QUE NO NECESITA MANTENIMIENTO

Un sistema de suspensión para vehículos que no necesita mantenimiento está siendo fabricado y puesto a la venta por la División de Neumáticos de la Avon Rubber Company. Se denomina Avonride, y es adaptable a otras muchas aplicaciones que exijan algún tipo de acoplamiento flexible.

El principio fundamental del sistema Avonride toma del caucho sus características de funcionamiento y aventaja en dos aspectos importantes a los tipos de suspensión por muelles o por ballestas.

En primer lugar, la curva de cargas-flexión es para el caucho alineal, por lo que hace posible un régimen de elasticidad variable que se adapte a la carga.

En segundo lugar, las características del caucho en cuanto a la histéresis inherente sirven para reducir la frecuencia y amplitud de los movimientos de oscilación, vibración y suspensión, con lo cual se consigue una acción autoamortiguante que elimina, por lo general, la necesidad de amortiguadores independientes.

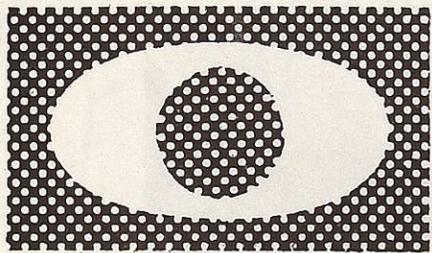
## ARGELIA SOLICITA UNA FABRICA DE AUTOMOVILES

Argelia acaba de lanzar oficialmente una nueva solicitud de oferta de carácter internacional para el establecimiento en Orán, capital de la región occidental de Argelia, de un complejo industrial destinado a la fabricación de automóviles de turismo.

El proyecto había sido confiado inicialmente, en 1969, a la Regie Renault, pero el contrato quedó comprometido por la crisis petrolera franco-argelina de 1971.

Seis constructores europeos, de ellos dos franceses, y americanos han expresado ya su intención de participar en el concurso convocado.

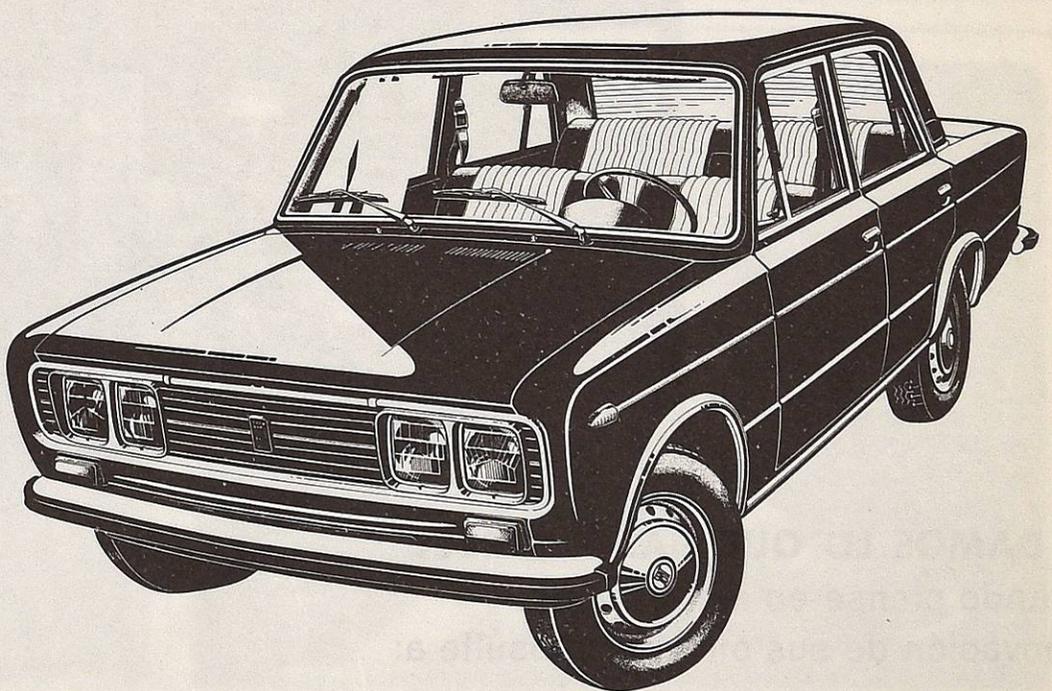
Se trata de Renault y de Citroën, cuyos presidentes han celebrado en Argel, en julio último, conversaciones con los directivos de Sonocom, Comercial Motors, Volkswagen, Fiat y British Leyland.



# neca

SERVICIO.  
OFICIAL

# SEAT

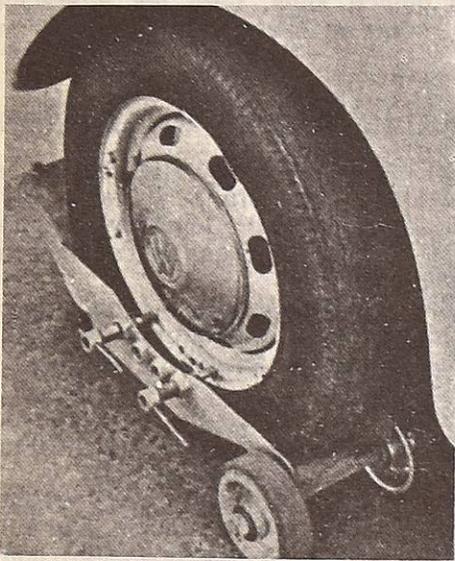


REPARACIONES • TALLER DE CARROCERIA, SERVICIO DE ENGRASE Y LAVADO  
AGENTES EN TODA LA PROVINCIA

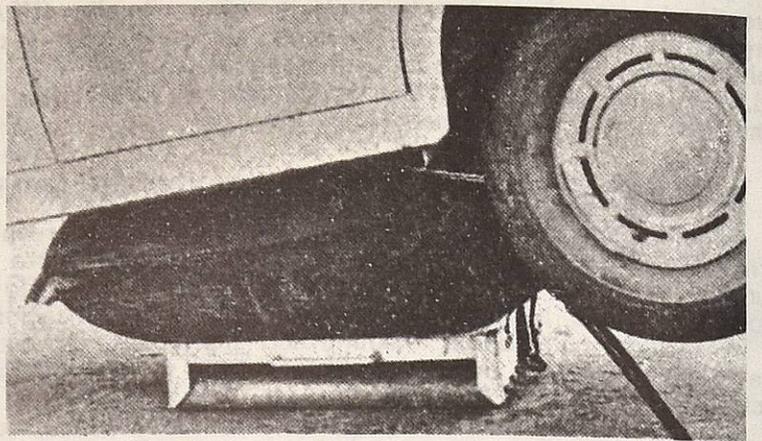
OFICINAS Y TALLERES:  
Avda. Guipúzcoa km. 4 (BERRIOZAR)  
Teléfono 300.300 - Ainzoin (3 líneas)

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

# PAMPLONA



Ya no hay por qué destrozar una cámara rodando sobre la llanta cuando hemos sufrido un pinchazo lejos de una estación de servicio. Este pequeño artilugio impide que la rueda gire, pero nos permite trasladarnos a velocidad aceptable hasta el taller más próximo. (Modelo PANNEN BOY. Fabricado por G. MANN.)



Este original dispositivo remolcador constaba de un fuerte cojín hinchable, instalado encima de una pequeña plataforma con ruedas o rodillos. Su principal ventaja era la de no dañar ninguno de los órganos del vehículo.

## CINTURON DE SEGURIDAD INFLABLE

SE ESTUDIA SU IMPLANTACION OBLIGATORIA EN LOS ESTADOS UNIDOS

Un cinturón de seguridad que se infla automáticamente en caso de accidente y forma una almohada protectora para los pasajeros del automóvil ha sido inventado por una empresa norteamericana, según informa la agencia Efe.

Se cree que todos los automóviles que se vendan en los Estados Unidos dentro de un año tendrán incorporado este invento, que puede reducir el número de muertos en las carreteras del país —50.000 al año actualmente— a la mitad.

El nuevo cinturón de seguridad, que en apariencia es igual que uno convencional, pero en forma de tubo redondo, está siendo

ya probado en cientos de automóviles bajo la inspección del Gobierno; los resultados iniciales han sido un éxito.

Cuando un automóvil choca, surgen de los cinturones bolsas de plástico que se inflan en menos de medio segundo y dejan prácticamente acolchados a los pasajeros.

Se cree que este cinturón sustituirá a la bolsa de aire, un sistema basado en el mismo principio, pero escondido delante de cada asiento del automóvil, que el Gobierno norteamericano había declarado obligatorio en todos los automóviles a partir de 1976.

El cinturón tiene a su favor que cuesta un tercio de lo que supondría la instalación de las bolsas y que es más útil en casos de choques múltiples y de que el coche salga dando vueltas sobre sí mismo.



**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 414048 - SAN SEBASTIAN

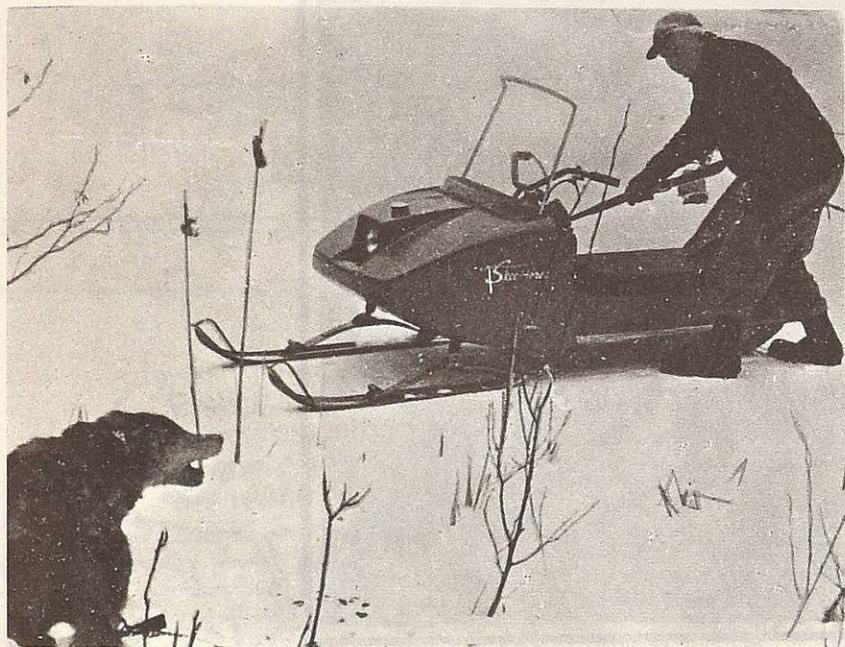
## SNOW-MOVIL: NUEVO DEPORTE INVERNAL

Un vehículo para la nieve cada día más popular

En los países en donde la nieve permanece una gran parte del año, ha nacido desde hace unos cinco años un nuevo tipo de curiosos vehículos que se desplazan con facilidad sobre el blanco manto. Los trineos motorizados se emplean en Canadá, Estados Unidos, Rusia, Suecia y en parte de Alemania. Estos vehículos, que se denominan Snow-Mobil, lo que podríamos traducir por vehículos para la nieve, han tenido un éxito tan rotundo que en los últimos cinco años, solamente en los Estados Unidos, las ventas han pasado de las 15.000 unidades a más de un millón.

Es anecdótico, pero auténtico, que uno de los clientes más entusiasmados por este sistema de desplazamientos han sido los esquimales y japoneses. En los Estados Unidos se ha hecho muy popular la figura de Papá Noel pilotando un Snow-Mobil.

El vehículo en sí consta de un sistema propulsor que es un motor de gasolina, del orden de los 500 cc; transmisión a un sistema de rodillos, que accionan unas bandas, normalmente de materiales plásticos, encargadas de efectuar la tracción, y una carrocería o carenado de fibra de vidrio, además del co-



respondiente chasis metálico. La dirección es por medio de un manillar, similar al de las motocicletas, que dirige los esquís de sustentación y van equipados con frenos de disco que actúan sobre la transmisión.

Los precios, en los Estados Unidos, oscilan entre los 600 y los 2.000 dólares, en función del tamaño, potencia del motor y elementos opcionales. Los de menor potencia suelen ser de 10 HP y los más potentes de 75 HP.

## CALENTADORES DE AIRE PORTATILES, DIÉMO

Próxima la temporada invernal, durante la cual surgen los problemas de calefacción en muchos lugares, queremos destacar las características de un sistema práctico y moderno que se ha impuesto internacionalmente: Los calentadores de aire portátiles DIÉMO.

Estas son sus principales utilidades:

- Calefacción del ambiente o puestos de trabajo en talleres de fabricación, naves, almacenes, garajes, etc.
- Calefacción de depósitos, protección de heladas de mercancías perecederas, aguas minerales, verduras, etc. Descongelación.
- Calefacción de grandes volúmenes: iglesias, salas de conferencia, salas de fiestas o reunión, cines, teatros, salones de ferias, exposiciones, bailes, circos, gimnasios, etc.
- Calefacción de invernaderos, salas de cultivo, gallineros, establos, pocilgas, cuevas de champignón y otras. Secado de tabaco, pimentón, lúpulo, forrajes, cereales, plantas, legumbres, frutas, pieles, lanas, hilos o tejidos, etc.
- Precalentamiento de motores, calentamiento de vagones, de bodegas de barcos antes de la carga y descarga, locales de lavado, estaciones de servicio, cabinas de pintura, secado y calefacción industrial en todas sus formas.
- Secado de morteros, yeso, papeles pintados, pintura, protección contra el hielo y activación del secado de hormigones y materiales prefabricados.
- Calentado de talleres, serrerías, carpinterías, ebanisterías, fábricas de muebles y contrachapados de embarcaciones de madera y plástico, activación del secado de madera, barniz, engrudo y plastificados.

Los calentadores portátiles DIÉMO ofrecen soluciones rápidas, eficaces, económicas para los problemas de calefacción, secado, calentamiento, estufado, protección contra heladas.



## GUIAS TURISTICAS EN "CASSETTES"

La firma Shell ha comenzado a comercializar en sus estaciones de servicio una colección de "cassettes" destinadas a su utilización en los aparatos instalados en los coches, con información turística de las rutas británicas y sus principales puntos de interés adyacentes. Las "Shell sound guides" (guías sónicas Shell) o mapas parlantes, pueden ser adquiridas igualmente en las tiendas de discos, a través de toda Gran Bretaña, a un precio que oscila alrededor de las 200 pesetas. Las guías, completas con un mapa convencional de la ruta en cuestión, se refieren a numerosas zonas pintorescas que incluyen New Forest, Wye Valley, el Lake District del Noroeste de Inglaterra y la famosa localidad de Stratford-on-Avon, lugar de nacimiento de William Shakespeare.

# Basta con ser cliente nuestro



## Crédito sin avales

**¡Hasta 100.000 Ptas.!**

Sí, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

**CREDITO SIN AVALES, así de sencillo**

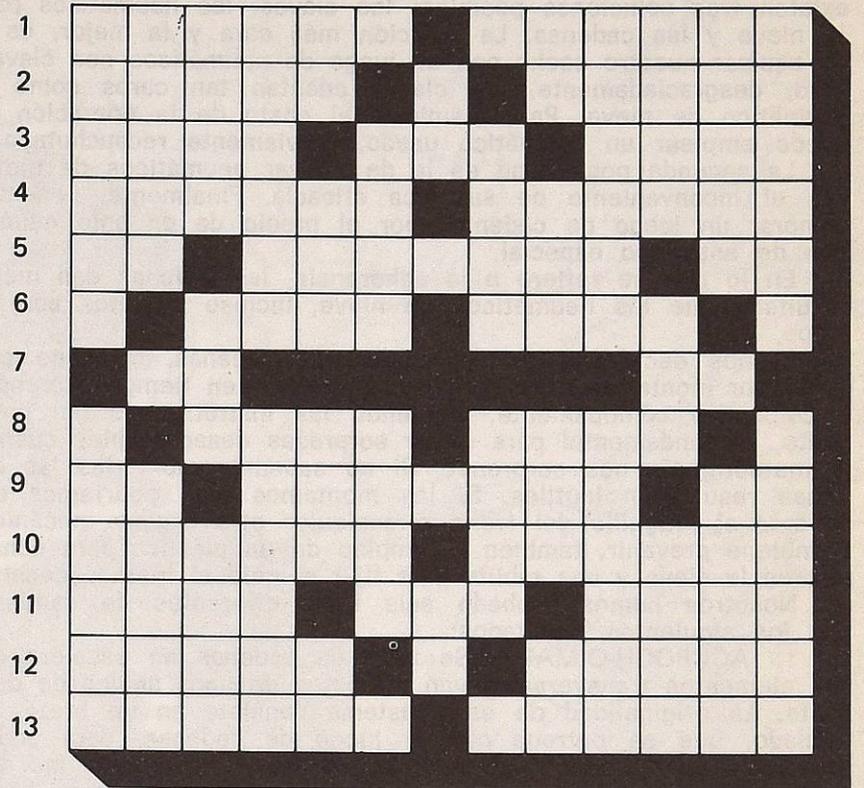
### CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



# CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



## HORIZONTALES:

- 1 — Persona que transita por las calles. Coche de 2 ó 4 ruedas con la caja abierta por delante y capota de vaqueta.
- 2 — Tierra rodeada de mar (plural). Imaginación.
- 3 — Epoca (falta última letra). Del verbo ser. Del verbo ceder.
- 4 — Puesto al ras. Sanaré.
- 5 — Consonantes. Una de las velocidades del automóvil. Símbolo químico del tantalio (al revés).
- 6 — Pieza de algunas embarcaciones para impulsarlas. Compañía americana de renombre internacional en gasolina y aceites para motores.
- 7 — Afirmación. Nombre de letra.
- 8 — Elevación. (Mar de) Dependencia del Océano Glaciar Ártico.
- 9 — Artículo. Provincia vasca de España. Del verbo «ir» (al revés).
- 10 — Capital de Filipinas. Del verbo rotar.
- 11 — Exclamación. Amenaza (falta última letra). Marca de coche.
- 12 — (Carta) Carta cuyo control se ha suprimido en los países del Mercado Común. Muy pequeña.
- 13 — Comenzar. Del verbo orear.

## VERTICALES:

- 1 — Parte del cuerpo humano. Volví a mover.
- 2 — Existir en un lugar. Del verbo laxar.
- 3 — Parte del cuerpo de un ave (plural). Bajo, indigno. Consonantes.
- 4 — Cúbrese. Capital de Asturias.
- 5 — Pronombre. Contracción. Número. Exclamación.
- 6 — Cuerda gruesa. Casualidad.
- 7 — Pronombre posesivo. Existe.
- 8 — Inflamación de las glándulas sebáceas. Automóvil muy pequeño utilizado en competiciones.
- 9 — Símbolo químico del Americio. Ustedes. Persona encargada de la crianza de un niño. Preposición.
- 10 — Vicios físicos o morales. Mamífero roedor (femenino).
- 11 — Perteneciente al Mar Egeo. Ansar. Telilla o nata en la superficie de algunos líquidos (al revés).
- 12 — Vino de manzanas. Lugar de una lucha.
- 13 — Pueblo de la provincia de Guipúzcoa. Dar forma de óvalo.

## SOLUCION

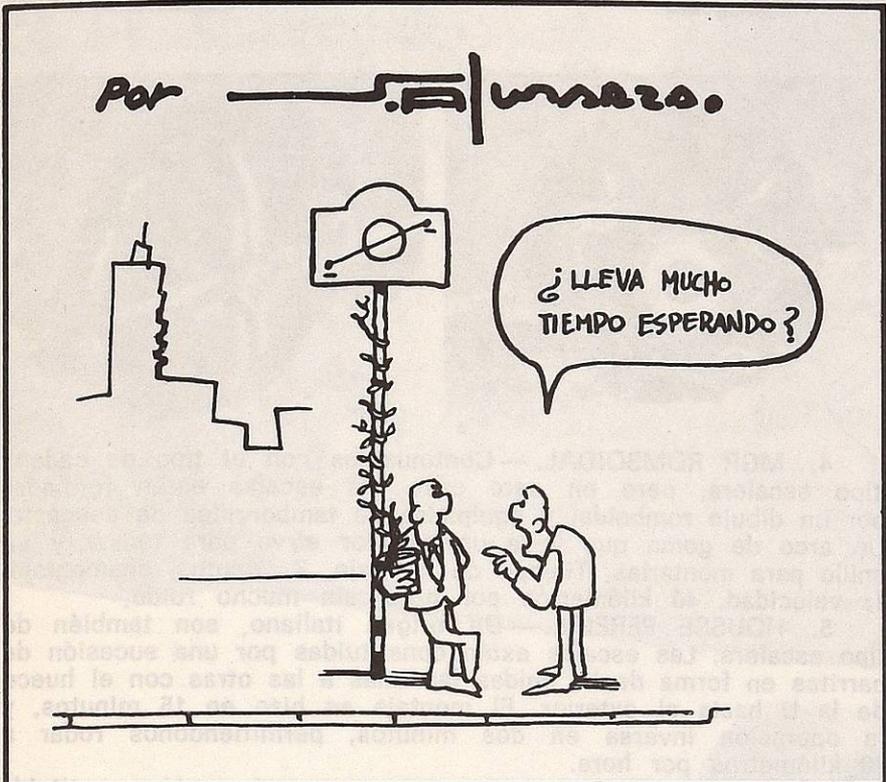
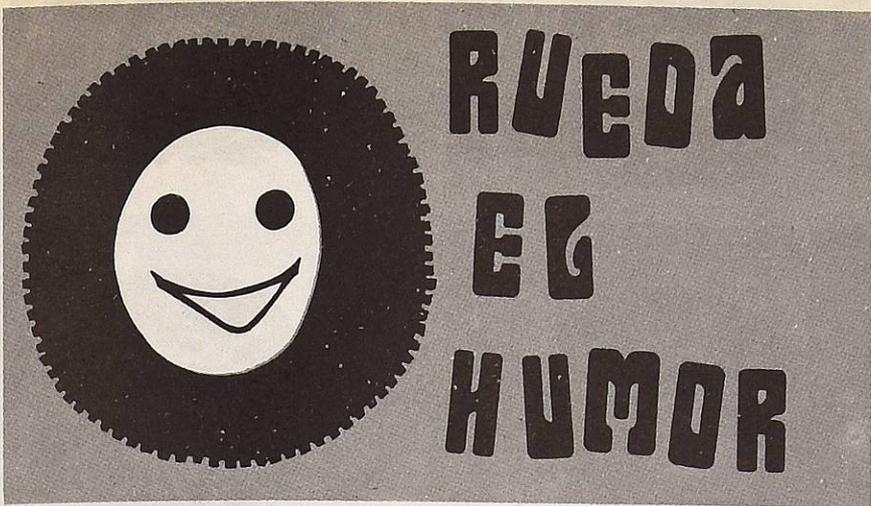
1 — Peatón. Galesa. 2 — Islas Magín. 3 — Etap. Sea. Cedo. 4 — Raso. Curaré. 5 — Nr. Segunda. At. 6 — Vela. Esso. 7 — St. Ce. 8 — Loma. Kara. 9 — El. Vizcaya. Av. 10 — Manila. Rotará. 11 — Oxte. Ret. Opel. 12 — Verde. Enana. 13 — Incoar. Avalar.

## HORIZONTALES:

1 — Pierna. Removí 2 — Estar. Laxen. 3 — Alias. Vll. Ntrc. 4 — Ta-

## VERTICALES:

1 — Egea. Oca. Apal. 12 — Sidra. Arena. 13 — Anoeta. Ovalar. 8 — Acné. Kart. 9 — Am. Uds. Ayo. En. 10 — Lacras. Ratona. 11 — pase. Ovideo. 5 — Os. Del. Mill. Ea. 6 — Soga. Azar. 7 — Me. Es.



## CADENAS PARA LA NIEVE

Estamos en una época del año en la que la nieve es el gran protagonista de nuestras carreteras. Para viajes largos, en los que hay que atravesar puertos de montaña, para practicar los deportes invernales e incluso, para salir simplemente de la ciudad el fin de semana, hay que contar con la posibilidad de verse sorprendido y bloqueado por una gran nevada. En estos casos existen tres soluciones posibles: los clavos, los neumáticos para la nieve y las cadenas. La solución más cara y la mejor, es la de equipar nuestro coche con un juego de neumáticos con clavos. Pero, desgraciadamente, los clavos cuestan tan caros como el neumático de nieve. Para disminuir el costo de la operación se puede emplear un neumático usado, previamente recauchutado.

La segunda posibilidad es la de utilizar neumáticos de nieve, con el inconveniente de su poca eficacia. Finalmente, podemos comprar un juego de cadenas, por el precio de un solo neumático de este tipo especial.

En lo que se refiere a la adherencia, las cadenas dan mejor resultado que los neumáticos de nieve, incluso si éstos son de tacos.

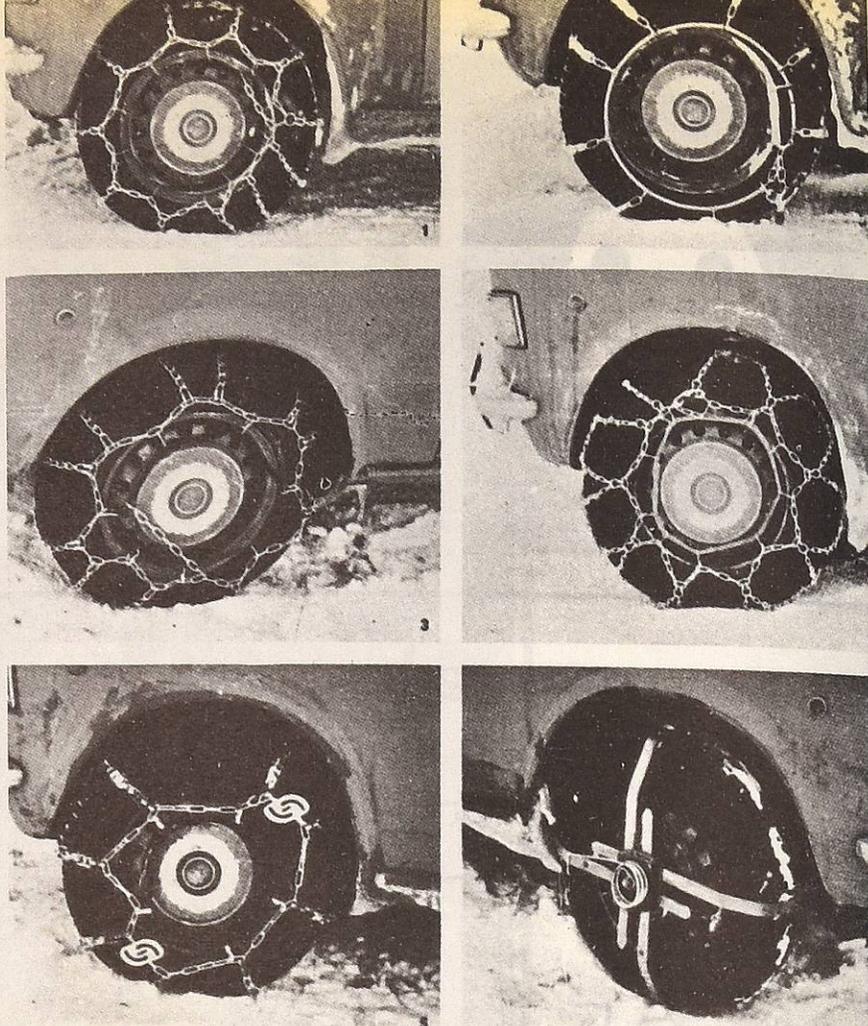
Si nos decidimos por el empleo de cadenas, conviene empezar por montarlas en terreno seco y con buen tiempo. Aprender a colocarlas cómodamente, siguiendo las instrucciones del prospecto, es fundamental para evitar sorpresas desagradables cuando la meteorología nos sorprende. Si no sabemos montarlas las cadenas resultarían inútiles. Si las montamos mal, podríamos deteriorar el latiguillo del freno o cualquier otro órgano mecánico. Conviene prevenir, también el empleo de un plástico para echarnos en la nieve y una tablita para fijar el gato si fuera necesario.

Nosotros hemos probado seis tipos diferentes de cadenas, con los siguientes resultados:

1. ACCROCH-O-MAT. — Se trata de cadenas en escalera cuyos elementos transversales van provistos de unos anillos de desgaste. La originalidad de este sistema consiste en un brazo articulado, que se entrega con el juego de cadenas, para poder montarlas. La operación fue realizada en 15 minutos para las dos cadenas y fueron desmontadas en dos minutos. Con estas cadenas alcanzamos una velocidad de 60 kilómetros hora.

2. AORIAM. — De tipo escalera, estando formadas las diferentes escalas por cadenillas cuyos anillos están provistos de pequeños hierros aplastados que sobresalen ligeramente, aumentando de esta forma la adherencia. Estas escalas se reúnen en dos aros, uno de los cuales se articula en dos partes. La tensión se la da por el lado exterior, mediante un tensor mecánico de palanca. El montaje, de las dos cadenas, se hizo en 15 minutos, y el desmontaje, en 10, superando los 40 kilómetros hora, sin ruidos excesivos.

3. Audaz ZZ. — Están formadas por una escala compuesta de horquillas en cadena dispuestas en zig-zag. Estas escalas se mantienen interiormente por un anillo de acero recubierto de plástico, que facilita el montaje, que fue realizado en 10 minutos para las dos cadenas, desmontándolas en 2 minutos. En el exterior de la rueda, una cadena reúne las horquillas y una corona anular de goma asegura la tensión. Con ellas puestas alcanzamos 40 kilómetros hora.



4. MGR ROMBOIDAL. — Continuamos con el tipo de cadena tipo escalera, pero en este caso las escalas están formadas por un dibujo romboidal y equipadas de tamborcillos de desgaste. Un arco de goma que lleva un pasador sirve para tensar y un anillo para montarlas. Tiempo de montaje, 7 minutos, desmontaje, 1; velocidad, 40 kilómetros por hora, sin mucho ruido.

5. HOUSSE PEREIRE. — De origen italiano, son también de tipo escalera. Las escalas están constituidas por una sucesión de barritas en forma de U, unidas las unas a las otras con el hueco de la U hacia el exterior. El montaje se hizo en 15 minutos, y la operación inversa en dos minutos, permitiéndonos rodar a 40 kilómetros por hora.

6. De muy fácil montaje, este accesorio está constituido por dos arcos de cremallera, que se fijan en las ruedas motrices. La tensión de estos arcos sobre el neumático la asegura un tambor de engranaje. Este se mantiene en tensión mediante un muelle que sirve de manivela de montaje. El mecanismo asegura permanentemente el contacto entre el arco y el neumático. Se montan en un minuto y medio, y para quitarlas basta un solo minuto. La velocidad de circulación es más baja que con las otras: 30 kilómetros por hora.

## AL VOLANTE, LA VISTA ES LA VIDA

Por Juan José GIL GIBERNAU, médico oftalmólogo

El hombre y la civilización que lo rodea se influyen mutuamente: por una parte, el hombre forja su medio ambiente y, por otra, debe adaptarse a él. El momento actual, de gran desarrollo técnico, tiene uno de los signos más característicos en la invasión del automóvil.

El hombre se ve prácticamente obligado a la necesidad de hacerse conductor de automóviles y conductor entre miles de conductores.

La conducción de un vehículo, más aún dentro de la lucha contra el tiempo que se da en el momento presente, somete a continua y dura prueba al organismo humano. El hombre, como conductor, dispone de un sistema para detectar lo que ocurre a su alrededor y actuar en consecuencia. El sistema detector lo constituyen los órganos de los sentidos y por orden de importancia, el primero es la visión y el segundo el oído.

En efecto, las sensaciones visuales, auditivas, etc., captadas, se transmiten a los centros nerviosos, donde se elabora una respuesta que hará actuar a los músculos correspondientes para efectuar un movimiento. Del buen estado sensorial —receptor— dependerá, en gran parte, la adecuada respuesta motriz y el que esa respuesta llegue a tiempo.

Al mejorar, por un lado, las carreteras y, por otro, las prestaciones de los automóviles, ese factor «tiempo de respuesta» pasa a primer término y de él puede depender la vida de un semejante o la del propio conductor.

Tal como hemos mencionado, la mayor parte de la información que recibe el conductor se efectúa a través de la visión. Esta debe atender al trazado de la ruta, a las señales de tráfico, a otros vehículos y al suyo propio y todos estos factores van a condicionar que no pueda considerarse sólo el aspecto de «agudeza visual», sino también los de «visión binocular», «visión cromática», «campo visual», «adaptación luz-oscuridad» e incluso «fatiga visual».

La agudeza visual o capacidad de distinguir objetos a una distancia determinada, es indudablemente el factor más impor-

tante y es el que con más frecuencia se explora frente a los optotipos o escalas visuales.

El campo visual permite ver no sólo el punto en que nos fijamos, sino una zona amplia, factor muy importante en la conducción junto a otros vehículos, cruces y adelantamientos.

La visión binocular, factor que a veces no se valora lo suficiente, nos da la auténtica sensación de relieve y permite el cálculo de las distancias a los obstáculos y a otros vehículos; datos fundamentales para los adelantamientos, que es donde se producen la mayoría de los accidentes graves de tráfico.

La adaptación a condiciones de luz-oscuridad es otro factor que, con el aumento del tráfico, ha cobrado gran importancia. Actualmente, la conducción de noche implica una continua adaptación entre visión nocturna y fuertes iluminaciones procedentes de los vehículos con los que el conductor se cruza.

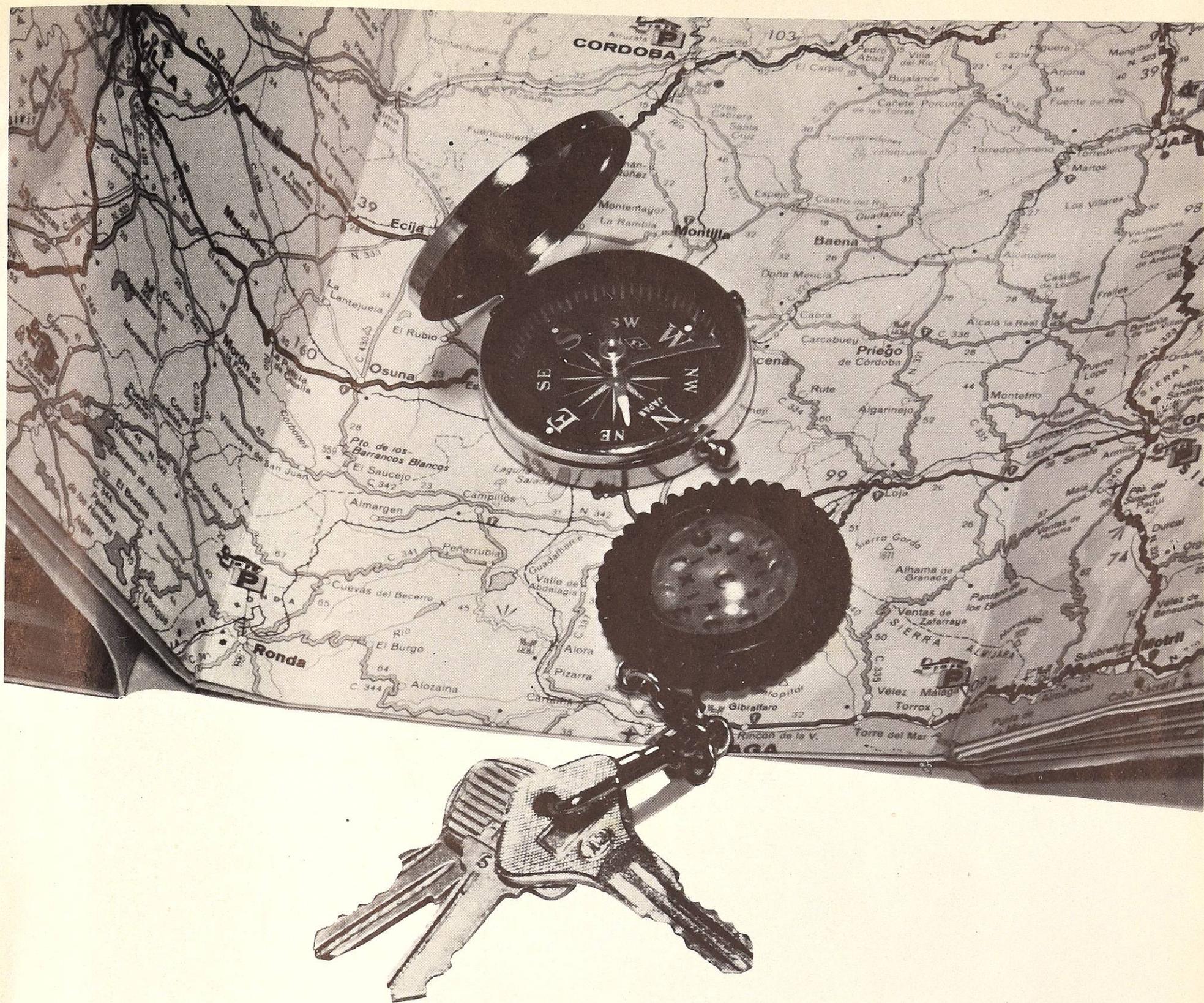
La visión cromática, útil sólo de día, va a ser necesaria para distinguir los colores de semáforos o señales de tráfico.

Por último, además de requerir todos estos aspectos visuales, el conductor precisa poder conducir durante largos períodos de tiempo —imprevisibles muchas veces por el exceso de tráfico— sin experimentar fatiga visual.

Indudablemente, un conductor con déficit visual en cualquiera de estos aspectos, está en inferioridad de condiciones con respecto a otro y corre más alto riesgo de causar o ser víctima de un accidente.

Así, en el Optometric Extension Programme (1948) se hizo un trabajo comparativo entre 200 buenos conductores y 321 malos conductores, considerándolos así por haber sufrido tres o más accidentes. Entre los malos se apreció en un 24 %, trastornos en adaptación a luz y oscuridad, mientras que entre los buenos, sólo se encontró en un 3 %. Ello justificó que entre los malos, 128 hubiesen sufrido accidentes de noche.

Lamentablemente, muchas veces el conductor se preocupa solamente de revisar y tener a punto su vehículo, olvidando que «al volante, la vista es la vida».



**VIAJE POR ESPAÑA**  
con la seguridad de hallar un amigo en  
cada una de las 180 delegaciones de



# MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Allí donde vea nuestra insignia encontrará un  
**EXCELENTE SERVICIO Y TOTAL ATENCION**  
que dedicamos a todos nuestros asociados  
en cualquier momento, ocasión y lugar en que lo necesiten.

**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**  
es la aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.





# Banco Guipuzcoano

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