

# El Automovil Club



**Club**  
VASCO  
NAVARRO

OCTUBRE 1971

# 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.



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

#### ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

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)

Alameda de Calvo Sotelo n.º 4

- 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.



**LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA**

y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL  
DE GUIPUZCOA**





# BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

## Organización propia en el extranjero:

### Bancos Filiales:

#### BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14 BUENOS AIRES

#### BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España y Calle Venezuela-Edificio "La Rotonda" - Anexo - Apdo. Postal, 9 A - 484  
Teléfono 23 - 5325 PANAMA, 9 A

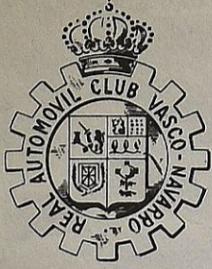
### Representaciones en Europa

ALEMANIA	Schubertstrasse, 1 - Teléfono (0611) 745090	6-FRANKFURT/MAIN
BELGICA	Centre Monnaie 11 Place de la Monnaie - Teléfono 18-37-43	BRUSELAS-1000
FRANCIA	90, Champs Elysées - Teléfono 2563151	PARIS - 8 é
GRAN BRETAÑA	38, Lombard Street - Teléfono 01-626-6070	LONDRES, E. C. 3
SUIZA	78, rue de Rhône - Teléfono 25-37-83	1204-GINEBRA

### Representaciones en América:

ARGENTINA	Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14	BUENOS AIRES
BRASIL	Edificio Barao de Iguape Rua Direita, 250-13.º and. S/1304 Teléfono 34 21 49	SAO PAULO
COLOMBIA	Carrera 7.º, núm. 17-01 Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941	BOGOTA, D. E.
CHILE	Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf 65006	SANTIAGO DE CHILE
ESTADOS UNIDOS	375 Park Avenue, Seagram Building, Teléfono (212) 688-0984	N. YORK, N. Y. 10022
GUATEMALA	Edificio Galerías España Plaza de España, Zona 9 Apartado Postal 2.493 Teléfono 65 2 09	GUATEMALA
MEXICO	Isabel la Católica, 38 (Edificio "La Noria") Teléfono 12 53 83	MEXICO 1, D. F.
PERU	Jirón Ucayali, núm. 142 - Teléfono 7-3148	LIMA
VENEZUELA	Avda. de Urdaneta, esq. Las Ibarras, Edificio Central - Teléfono 819377	CARACAS

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.951 (2)



# El Automóvil Club Vasco-Navarro

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

## SUMARIO

	Pág.
Socios .....	3
Alava - El Ayuntamiento de Vitoria dispondrá de un medio legal para ampliar y aumentar los aparcamientos en la ciudad.....	4
Vizcaya - Tres bilbaínos han recorrido veinticinco mil kilómetros para cubrir la vuelta al Mediterraneo en 67 días.....	5
Navarra - H.D. un prototipo hecho en los ratos libres.....	7
Los motoristas nos quejamos.....	9
La matriculación de turismo. Exportación.....	9
Novedades para el 1430.....	11
Conducir ¡con... el guiño de un ojo!.....	12
R-12,S: Potencia y lujo para un coche de calidad..	15
Como determinar la edad de un vehículo.....	17
El accidente del "Luna 18" .....	18
El Código de la circulación ha sido modificado..	20
No todo son ventajas .....	21
Guipúzcoa a vista de helicóptero.....	22
Dos novedades técnicas de "Saab" .....	25
Filtros de aire para coches de carreras.....	27
V Rally Bosch: Tras el accidente de Doncel y la retirada de Etchevers, Ruiz Jimenez halló expedito el camino de la vitoria.....	28
Novedades.....	30
Terrible disyuntiva para los médicos .....	33
Noticias.....	37
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40

En la portada: VIZCAYA - Urquiola (Foto: Fotai)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### TOLOSA

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

### Alava

#### VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray  
Castilla, 26 Teléfono 221284

### Navarra

#### PAMPLONA

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

### Vizcaya

#### BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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 Erausquin Olazábal

## SOCIOS

Se ha hecho una gran labor; se han conseguido objetivos que parecían inalcanzables. La gran variedad de servicios que están a disposición de nuestros queridos socios y que se especifican en las páginas centrales de esta revista, dan fe de esta realidad.

Los doce mil y pico socios del Real Automóvil Club Vasconavarro se ven libres de enojosas gestiones, en las que, en principio; recordar que es obligatorio hacerlas, supone ya un trabajo. En este aspecto, el Automóvil Club se convierte en una gran máquina computadora que "tiene memoria" para pensar por todos nosotros, y unos medios de gestión que nos ahorran ese preciado tesoro que es el tiempo. Un tiempo que significa un doble beneficio al no tener que aportar un céntimo más que el de la cuota anual. Gestiones por tanto completamente gratuitas.

Los objetivos que cumple actualmente el Real Automóvil Club Vasconavarro en toda la región, son importantes. Pero no se ha llegado a la meta. El mundo del automóvil se está agigantando; son cada vez mayores las dependencias del automovilista al vehículo que le traslada de un lugar a otro. Le da comodidad, pero también un sinfín de preocupaciones para mantenerlo en regla.

Si "la unión hace la fuerza", esa unión se traduce en nuestro Automóvil Club en amplias posibilidades de mejorar los servicios y ampliarlos a bases inimaginables ahora. Como tal sociedad, somos todos los socios, en la proporción de las necesidades que tengamos, los que nos beneficiamos de la agrupación.

Ampliar, librar al asociado de las cada vez más complicadas gestiones que le obliga el mantenimiento de un vehículo, es el nuevo objetivo que se ha propuesto alcanzar el Real Automóvil Club Vasconavarro, al iniciar la campaña de promoción de nuevos socios, cuyas normas se publican en las páginas centrales de esta revista. Una labor de captación que, dado nuestro espíritu deportivo, la hemos querido convertir en una competición más, con premios que el socio puede adjudicarse.

Toda competición tiene un campeón; veamos quién de nosotros consigue serlo.

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

# ALAVA

## EL AYUNTAMIENTO DE VITORIA DISPONDRÁ DE UN MEDIO LEGAL PARA AMPLIAR Y AUMENTAR LOS APARCAMIENTOS EN LA CIUDAD.

En el Proyecto de Ordenanzas Municipales sobre Aparcamientos en nuestra ciudad, que el Ayuntamiento tuvo expuesto para aclarar cualquier duda a quien interesase o se considerase perjudicado, se citaba, en su introducción, entre otras cosas, lo siguiente:

"Dentro de los meses de junio y diciembre de 1965, se realizó en Madrid y en Barcelona un seminario de estudios sobre el tema "Aparcamiento de vehículos automóviles", organizado por el Instituto Nacional de la Vivienda. Como consecuencia del mismo, ha sido editado por el Ministerio de la Vivienda un volumen en el que se recogen las ponencias y conclusiones que en dicho seminario se adoptaron.

En el preámbulo de la edición se dice: "El incremento que, con motivo de la subida del nivel de vida y del desarrollo industrial, ha experimentado en los últimos años el parque de vehículos automóviles de la nación, varía el condicionamiento de las nuevas urbanizaciones y crea una serie de problemas en los cascos urbanos de la ciudad de difícil solución, sobre todo en las grandes concentraciones urbanas. Uno de los más acuciantes es el aparcamiento de vehículos automóviles".

"Actualmente —sigue diciendo— el aparcamiento se produce en la calle, con lo que el estrangulamiento de la circulación es un hecho grave. Ciudades tales como

Madrid y Barcelona, han redactado ordenanzas especiales para garantizar en la medida de lo posible el aparcamiento de los vehículos. Estados Unidos, Suecia, Alemania y Gran Bretaña, tienen ordenanzas de tipo nacional".

En nuestra ciudad, donde este problema no había llegado a tener carácter de gravedad hace unos años, ahora aparece con gran fuerza, con la gravedad desconocida en otras capitales de tamaño y población análogos, pero que no han experimentado ese fuerte crecimiento demográfico e industrial.

Por este motivo, el Ayuntamiento decidió presentar un Proyecto de Ordenanzas Municipales sobre Aparcamiento sin ser una copia fiel de lo realizado en otras capitales, sino con peculiaridades propias, acomodadas a nuestra ciudad.

Con estas Ordenanzas, se aumentarán considerablemente los aparcamientos en nuestra ciudad, promocionando este tipo de obras y aportando ayuda económica a la iniciativa privada. Así, se subvencionará a los concesionarios de las obras o instalaciones y a los constructores de aparcamientos particulares de uso público. Estas bonificaciones serán en las correspondientes ordenanzas fiscales, según los módulos objetivos que representan para resolución del problema, y podrán llegar hasta el cincuenta por ciento de la cuota tributaria.

Con estas Ordenanzas se pretende contar con un medio adecuado para poder ampliar el número de aparcamientos en las distintas zonas de la ciudad, principalmente en los lugares con mayor contingencia de ve-

hículos y que estén más necesitados de estos aparcamientos. Así, se detallan los lugares en los que, en un principio, se tendrá especialmente en cuenta la consideración de situar aparcamientos suficientes en las entradas de la ciudad, en las proximidades de las estaciones de autobuses, ferrocarriles y otros transportes públicos; en los mercados, hospitales, iglesias, edificios públicos, centros comerciales e industriales, espectáculos y, en general —como decimos anteriormente—, en aquellos lugares en que se prevé una mayor concentración de vehículos.

Esto supondrá para constructores, promotores y propietarios de viviendas, edificios públicos, etc., la obligación de dejar unos espacios determinados destinados únicamente a aparcamientos.

Esta Ordenanza Municipal podrá obligar cuando, una vez finalizado —ya finalizó— el tiempo de exposición al público del Proyecto y atendidas todas las reclamaciones, si las hubiera, se envíe al Ministerio de la Vivienda —también enviado—, y cuando esté aprobado por este organismo —desconocemos si lo está a la hora de escribir estas líneas—, tiene carácter de ley. Eso lo dice todo.

Vemos con mucho agrado esta iniciativa municipal que conseguirá, en parte, cumplir con ese grato deseo de todo conductor de poder aparcar en un lugar muy cercano al que él quiere acudir.

Hasta ahora, solamente se hablaba de nuevos aparcamientos, pero todos ellos de carácter voluntario. Con estas Ordenanzas, que obligan como antes hemos citado, nuestra ciudad podrá verse descongestionada en numerosas zonas y el aparcamiento para todos será más sencillo. Con esta medida, el conductor "dispondrá" de mejor humor.

JUAN CARLOS



## TRES BILBAINOS HAN RECORRIDO VEINTICINCO MIL KILOMETROS PARA CUBRIR LA VUELTA AL MEDITERRANEO EN 67 DIAS

### DESDE UNA TERRIBLE ANGUSTIA EN EL DESIERTO DE SIRIA, HASTA SER CAPTURADOS A SIETE KILOMETROS DEL FRENTE JORDANO, ENTRE SUS PRINCIPALES AVENTURAS

Tres muchachos bilbaínos, con ganas de aventuras, han vuelto de un recorrido que les ha ocupado durante casi todo el verano. Miguel Sodupe, Jesús Arenal y Alfonso Grijalvo han cubierto 25.000 kilómetros a "lomos" de un sufrido "2 CV", que ya sabía lo que era llevar sobre sus espaldas otros 98.000. Marruecos, Libia, Argelia, Egipto, Sudán, Líbano, Irak, Irán, Turquía, Bulgaria, Grecia, Italia y Francia han sido testigos de lo que ellos han llamado Vuelta al Mediterráneo.

Ahora, ya en Bilbao, cambiamos impresiones sobre su viaje.

—¿Cómo surgió la idea?

—*Estas navidades. Coincidimos esquiando y decidimos hacer algo. Todos teníamos ganas de aventuras, pero ninguno se lo había dicho al otro, hasta que surgió la idea. Así que nos pusimos rápidamente a conseguir los permisos y visados oportunos.*

—¿El coche?

—*Estaba viejo, pero la delegación Citroën en Bilbao nos lo puso a punto y preparó para la aventura, eliminando el asiento trasero y dejándolo en individual. Así había más espacio para los equipajes. También se nos colocó una rueda de repuesto sobre el capot y un de-*

*pósito supletorio para 20 litros de gasolina.*

*Lo más curioso es que dos semanas antes de la aventura no sabíamos con qué coche íbamos a salir.*

—¿Con qué fin habéis realizado este recorrido?

—*Bueno, es una mezcla de deporte, deseo de aventura, ganas de conocer nuevos países y también de adquirir la cultura que proporciona el vivir una experiencia de este tipo.*

—Habréis recogido numerosas anécdotas..

—*Ya lo creo! En medio del desierto de Libia no nos quedamos sin gasolina por verdadero milagro. Llegamos a un oasis con sólo dos litros en el depósito.*

—¿Qué idiomas utilizabais?

—*El francés y el inglés, pero los beduinos sólo hablaban árabe. Estos siempre pedían algo, generalmente, medicinas.*

*Sin embargo, tropezamos con un pastor de cabras, también beduino, que hablaba correctamente francés. Contrastes.*

—¿Cuánto os ha costado la aventura?

—*27.000 pesetas a cada uno. Multiplica por tres y te darán ochenta y una mil pesetas, que nos han llegado justo, justo.*

—¿Habéis pasado hambre?

—*No, más bien apuros.*

## DIZCAYA

—¿Por ejemplo?

—*El viaje desde Palmira a Boukemal. Trescientos kilómetros a través del desierto de Siria. La única ruta posible era la de seguir una línea de tendido eléctrico, pero nos encontramos con un talud y, para seguir, había que bordearlo. No sabíamos si íbamos a reencontrar la ruta. Fuimos solos, sin guías. Según nos dijeron, aquello era una temeridad. Pero salió bien.*

—¿Cuántas revueltas y golpes militares se han producido simultáneamente a vuestro paso por los diferentes países?

—*Cinco. En Marruecos, Libia, Sudán, Jordania y las luchas de Siria con Iraq. También fuimos apresados por una patrulla, cuando nos disponíamos a acampar. Nos llevaron a un cuartel semiderruido, y allí nos explicaron que estábamos a sólo siete kilómetros del frente jordano.*

—¿Cuánto tiempo ha durado vuestra aventura?

—*67 días. Desde el 11 de julio al 16 de septiembre.*

—¿Cuánto os ha gastado el coche?

—*Mil quinientos cincuenta litros, a una media de seis con dos, cada cien kilómetros.*

—¿Pensáis repetir otra aventura de este tipo?

—*Por ahora, no.*

Veinticinco mil kilómetros pesan lo suyo.

# CINTURATO triunfa en rallyes



**con los mismos  
neumáticos  
de serie que ud.  
utiliza en su vehículo**

## ESPAÑA

### RALLYE DEL SALMON

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

1.º M. Juncosa (Seat 124 Sport) *con Cinturato*

### I CRITERIUM GUILLERIES

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*

2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*

### I CRITERIUM DE RIOJA

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

1.º Manuel Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*

2.º Pedro M.º Román (Seat 1430) *Con Cinturato*

### VIII - RALLYE DEL CID

Clasificación Vehículos fabricación Nacional

1.º M. Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*

### V RALLYE BOSCH

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

1.º Manuel Juncosa (Seat 124 Sport) *Con Cinturato*

2.º Pedro M.º Román (Seat 1430) *Con Cinturato*

## PORTUGAL

### XXII VUELTA A PORTUGAL

1.º Américo Nunes (Porsche 911-S) *con Cinturato*

## AUSTRIA

### RALLYE AUSTRIACO DE LOS ALPES

1.º Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider) *con Cinturato*

### RALLYE SEMPERIT

1.º Munari-Mannucci (Lancia) *con Cinturato*

2.º Warmbold-Doerfler (BMW) *con Cinturato*

3.º Zwidbaumer-Biedinger (BMW) *con Cinturato*

## ITALIA

### RALLYE 1.000 KMS. DEL ADRIATICO

1.º Barbasio-Sodano (Lancia) *con Cinturato*

2.º Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) *con Cinturato*

3.º Trombotto-Enrico (Fiat) *con Cinturato*

### RALLYE DE LAS CUATRO REGIONES (PAVIA)

1.º Lampinen-Devemport (Lancia) *con Cinturato*

2.º Ballestrieri-Bernancchini (Lancia) *con Cinturato*

3.º Barbasio-Sodano (Lancia) *con Cinturato*

4.º Trombotto-Enrico (Fiat) *con Cinturato*

## ALEMANIA

### IV RALLYE DE ALEMANIA

1.º Warmbold-Mehmel (BMW Alpina 2002) *con Cinturato*

2.º Rohrl-Marecek (Ford Capri) *con Cinturato*

3.º Hainbach-Biedingen (Opel Kadett) *con Cinturato*

4.º Zweidbaumer-Dorfler (BMW Alpina 1600) *con Cinturato*

### V RALLYE DE ALEMANIA

1.º Rohl-Marecek (Ford Capri) *con Cinturato*

2.º Warmbold-Mehmel (BMW Alpina 2002) *con Cinturato*

## CANADA

### RALLYE DE INVIERNO

1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

## SUECIA

### CAMPEONATO SUECO DE RALLIES

1.º Eriksson (OPEL) *con CINTURATO*

2.º Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*

3.º Masenius (OPEL) *con CINTURATO*

### RALLYE INTERNACIONAL DE SUECIA

1.º Stig Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*

2.º Lars Nystroem (BMW) *con CINTURATO*

3.º Harry Kallstrom (Lancia) *con CINTURATO*

# CINTURATO **PIRELLI**



# NAVARRA

## HD, UN PROTOTIPO HECHO EN LOS RATOS LIBRES

La idea nació hace mucho tiempo. Los hermanos Davalillo, cuatro chapistas logroñeses residentes en Pamplona, acariciaban el sueño de realizar en sus pocos ratos libres un coche fuera de serie que, en la línea y diseño, nada tuviera que envidiar a los mejores coches deportivos.

A primeros de este año, un 850 Sport sufrió un grave accidente, de tal forma que sus restos fueron a parar al taller de los Davalillo. De aquel montón de chatarra sólo eran aprovechables el chasis y el motor. La idea empezó a tomar cuerpo y con pa-

trazera. La carrocería, magníficamente trabajada a mano, presenta en los laterales del vehículo dos enrejillados que proporcionan la oportuna refrigeración al motor. Como por arte de magia, el primitivo 850 ha desaparecido quedando en su lugar este HD, que sólo conserva de aquél las lunas por una razón fácilmente comprensible. En caso de rotura de éstas la realización de lunas especiales supondría un desembolso elevado y, por otra parte, su fabricación, en lo que a tiempo se refiere, llevaría, como consecuencia, a la paralización del coche durante un mes como mínimo.

Para el interior —4 plazas— se han diseñado unos confortables asientos de acuerdo con la original línea del coche. Los asientos traseros, como es clásico en todos los coupés, quizás resulten algo incómodos, pero este defecto se puede subsanar haciéndolos un poco más estrechos. Los accesorios interiores se han buscado entre los que figuran en los vehículos de uso corriente. Destaca de entre ellos el cuadro de mandos, por su vistosidad y la facilidad con que, en caso de avería, podría ser reparado. Con soltar dos simples tuercas saltarían los relojes que en él figuran permitiendo su reparación sin mayores complicaciones.

Si el aspecto exterior ha sido cuidado y mimado, el espacio interior y la estabilidad no se han dejado al azar. Aprovechando los separadores de ruedas del primitivo 850, se ha dado al vehículo una anchura considerable, lo que, unido a su poca altura, le proporciona una estabilidad superior. Para el motor, situado en su parte trasera, se ha conseguido un amplio espacio que permite su reparación sin necesidad de tener que desmontarlo y sacarlo.

Las ofertas llueven sobre los hermanos Davalillo, pero por ahora no pa-



ciencia y habilidad estos jóvenes hermanos, robando horas al día e incluso a la noche, aportando cada uno sus propias ideas, forjaron a golpe de martillo el prototipo HD (Hermanos Davalillo).

Exteriormente, a primera vista, la parte delantera se asemeja a los Porsche o Tiburón, la trasera al 124 Sport Coupé. Pero no es copia ni de Seat ni de Citroën o Porsche. Es una línea nueva en la que se armonizan la redondez de su parte delantera con la rectitud y seriedad de la



recen dispuestos a desprenderse de su bólico, a menos que alguien interesado sepa compensar como se merece el esfuerzo de estos hombres. La idea es ya una realidad, y el resultado obtenido puede animar a los Davalillo a continuar en su afán de inventar nuevas formas y modelos. Hemos conversado con ellos. Sabemos que ideas no les faltan y deseos de trabajar tampoco. Teniendo todo esto, sólo nos queda decirles: ¡enhorabuena y adelante!

XABIER.



# VACACIONES EN OTOÑO

## EN AVION

		<u>PESETAS</u>
MADRID-COSTA DEL SOL. Salidas semanales.....	Desde	3.800
MADRID-MADEIRA. Salidas semanales. ....	»	10.572
MADRID-MENORCA. Salidas semanales. ....	»	4.675
MADRID-IBIZA. Salidas semanales.....	»	3.700
MADRID-ISLAS CANARIAS. Tres salidas semanales.....	»	6.500
MADRID-PALMA DE MALLORCA. Cuatro salidas semanales....	»	3.375
MADRID-RIMINI (Italia). Salidas semanales. ....	»	7.350
BARCELONA-IBIZA. Salidas semanales. ....	»	3.675
BARCELONA-MENORCA. Salidas semanales. ....	»	2.650
BARCELONA-PALMA DE MALLORCA. Cuatro salidas semanales	»	2.975

## EN AUTOPULLMAN

AUSTRIA.....	15 días	Desde pesetas	15.500
ITALIA.....	14 »	»	14.790
PARIS .....	7 »	»	8.500
TIRÓL Y VIENA.....	14 »	»	13.450
TIROL, VIENA Y BUDAPEST.....	17 »	»	19.990
SUIZA.....	9 »	»	10.750

Reserva de apartamentos y hoteles, con tarifas especiales para estancias de más de quince días.

Cruceros de navegación por el Mediterráneo.

Viajes a Forfait. - Tarifas especiales para vuelos en líneas regulares. - Viajes programados en Gran Bretaña, con salidas desde Bilbao en avión y barco.

Informes e inscripciones:

## **WAGONS·LITS//COOK**

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

**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

# LOS MOTORISTAS NOS QUEJAMOS...

El ruido de los motores está sobre la carretera. En los rostros de los conductores domina la velocidad. A su lado compiten los motoristas, con su ligereza, con su facilidad de llegar a cualquier sitio.

Sin embargo, en esa supuesta camaradería, existe un sentimiento de hostilidad.

En los semáforos, en las vías, allí están los automovilistas con su intransigencia para distraernos de nuestro quehacer. Ellos son los dueños de la carretera y no soportan al motorista. La flexibilidad de ponerse en primera fila, el encuentro de aparcamiento les molesta de tal modo, que hay una enemistad permanente.

Creo que podríamos preguntarnos sobre esto, procurando no dar molestias mutuas. Además, puede ser una forma de mejorar nuestra manera de conducir y evitar accidentes, que cada día van en aumento.

Estos, en las motos, son más graves aún porque, como ya se sabe, no tenemos ninguna defensa.

Los peatones también toman parte en esta incompreensión. Ante una moto ya cercana, pasan la calzada sin ninguna preocupación. ¿Por qué? Piensan acaso que es más fácil frenar, o que su persona corre menos peligro ante dos ruedas que ante cuatro.

Pero no van más allá. El motorista puede sufrir un accidente tanto o más grave que cualquier automovilista.

Por nuestra parte puede existir una excesiva velocidad a veces. Es cierto. Pero cada vez se fabrican máquinas con más potencia que invitan a correr, siendo difícil resistir la tentación.

Procuremos todos pensar que existe un otro, con lo cual, de rechazo, nos beneficiamos todos.

M. E. SALAZAR

**N. de la R.** ¿Existe en realidad este divorcio entre automovilistas y motociclistas? A juzgar por la queja enviada por M. E. Salazar, está particularmente en el ánimo de los que tripulan motocicletas. Si es así, resulta lamentable porque, efectivamente, el motorista corre un riesgo mayor que el automovilista y éste no debe agudizar este peligro, antes al contrario tratar de aminorárselo.

Ahora bien, el motorista por su parte debe comportarse tal cual es. Es decir, ocupando la parte de carretera que le corresponde. En ocasiones hemos visto con nuestros propios ojos cómo una motocicleta ocupaba tanta anchura de carretera como un camión, por ir permanentemente a la izquierda. Es por esta posición que no puede justificarse, por donde comienza el antagonismo entre unos y otros.

Yendo por la orilla derecha, el automovilista ve en el motorista un obstáculo mínimo al que se le puede adelantar con relativa facilidad. Puesto que se ve favorecido en una maniobra que siempre resulta peligrosa, sólo debe sentir agradecimiento hacia este compañero de la carretera.

Cuando se convierte en un rival molesto es en el caso antes referido. ¿Es o no verdad?

## La matriculación de turismos. Exportación

La evolución de la matriculación de turismos durante el primer semestre del año, ha sido:

	1971	1970	% Variac.
Enero	28.834	29.983	-3,83
Febrero	37.602	37.186	1,12
Marzo	43.269	39.778	8,78
Abril	40.729	41.632	-2,17
Mayo	41.142	36.644	12,27
Junio	44.976	38.369	17,22
Total	236.551	223.592	5,80

La tasa porcentual de aumento más alta corresponde a los dos meses últimos, junio y mayo; mientras que en enero y abril se dieron ligeras recesiones con respecto a los mismos meses de 1970.

En el conjunto del semestre, el número total de turismos matriculados ha ascendido a 236.551 unidades, lo cual re-

presenta un incremento del 5,80 % con respecto a los matriculados en el mismo período de 1970.

Durante el primer semestre del año actual el valor de las exportaciones de automóviles españoles se han elevado a 2.057,5 millones de pesetas, cifra que representa un aumento del 308 % con relación al valor de los coches exportados en el mismo período de 1970.

Igualmente han registrado un importante crecimiento las exportaciones de piezas de vehículos, cuyo valor total entre enero y junio últimos ha ascendido a 1.137,2 millones de pesetas, con un incremento del 35 % respecto al mismo período del pasado año.

En motocicletas de menos de 250 centímetros cúbicos, el aumento de las exportaciones ha sido asimismo significativo, habiéndose alcanzado un valor en el primer semestre de este año de 374,5 millones de pesetas. Esta cantidad representa un aumento del 40 % en relación con los mismos meses de 1970.



# La tarjeta de crédito con crédito de verdad

Usted puede pagar con Eurocard en cualquier lugar de España. Miles de establecimientos de todo tipo le abrirán sus puertas. Y cerca de un millón, en todo el mundo. En una comida de negocios, con Eurocard no hay que preocuparse por la nota.

Existe un amplio límite para cualquier compra que efectúe. Y para los pequeños gastos, usted puede obtener dinero efectivo en cualquiera de las oficinas del Banco de Vizcaya.

Hay tarjetas que se tienen. Eurocard se usa. Merece la pena explotar a fondo las posibilidades de la Tarjeta de Crédito Eurocard.

con  
**EUROCARD**  
basta firmar.

Promovida por el Banco de Vizcaya



# Novedades para el 1430

Desde hace unos días está en la calle la nueva versión del Seat 1430, modelo que ha sido renovado con una serie de mejoras que ya se venían esperando.

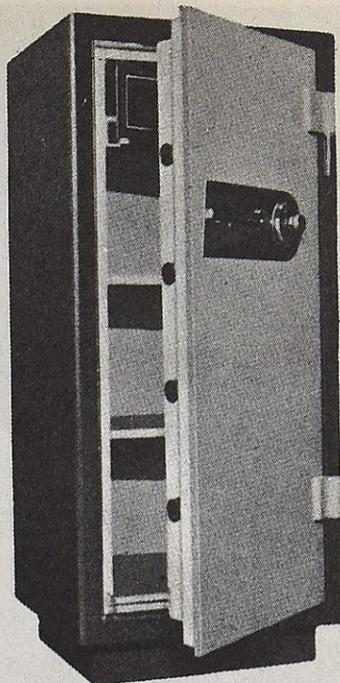
En primer lugar, se incorporan los extractores de aire que tiene el modelo inferior de la firma, el 124, y también el doble circuito de frenos de seguridad con el que este coche venía acondicionado desde hace ya varias semanas.

En el exterior, aparte la zona visible de estos extractores, el nuevo 1430 trae enodizado en negro el frontal, nuevos parachoques y pilotos traseros. Los parachoques son muy sencillos, corridos de un extremo a otro del coche y con una banda de goma negra colocada longitudinalmente. Los pilotos, similares a los del Fiat 125; las luces son dobles y superpuestas.

En el aspecto mecánico no ha habido variaciones. Tampoco, aunque se esperaban, en cuanto al tapizado de los asientos, que sigue siendo de paño en el interior y de skay en los bordes. Habría sido más lógico emplear los que monta el 124 Lujo, todos de lana sintética de agradable tacto.

Aun así, con estas mejoras, el 1430 se pone al día y sigue en su línea de ser uno de los coches con mayor aceptación por el público español. Su precio se mantiene en 140.660 pesetas.

MOTOR PRESS



## ARCAS DE CAUDALES

Todos los modelos desde la Caja Mural hasta la gran Arca Acorazada.

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

## ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

¡¡Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio!!



Representante en Exclusiva  
para Guipúzcoa

**V. VEGA**

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048  
SAN SEBASTIAN

Recambios  
Accesorios

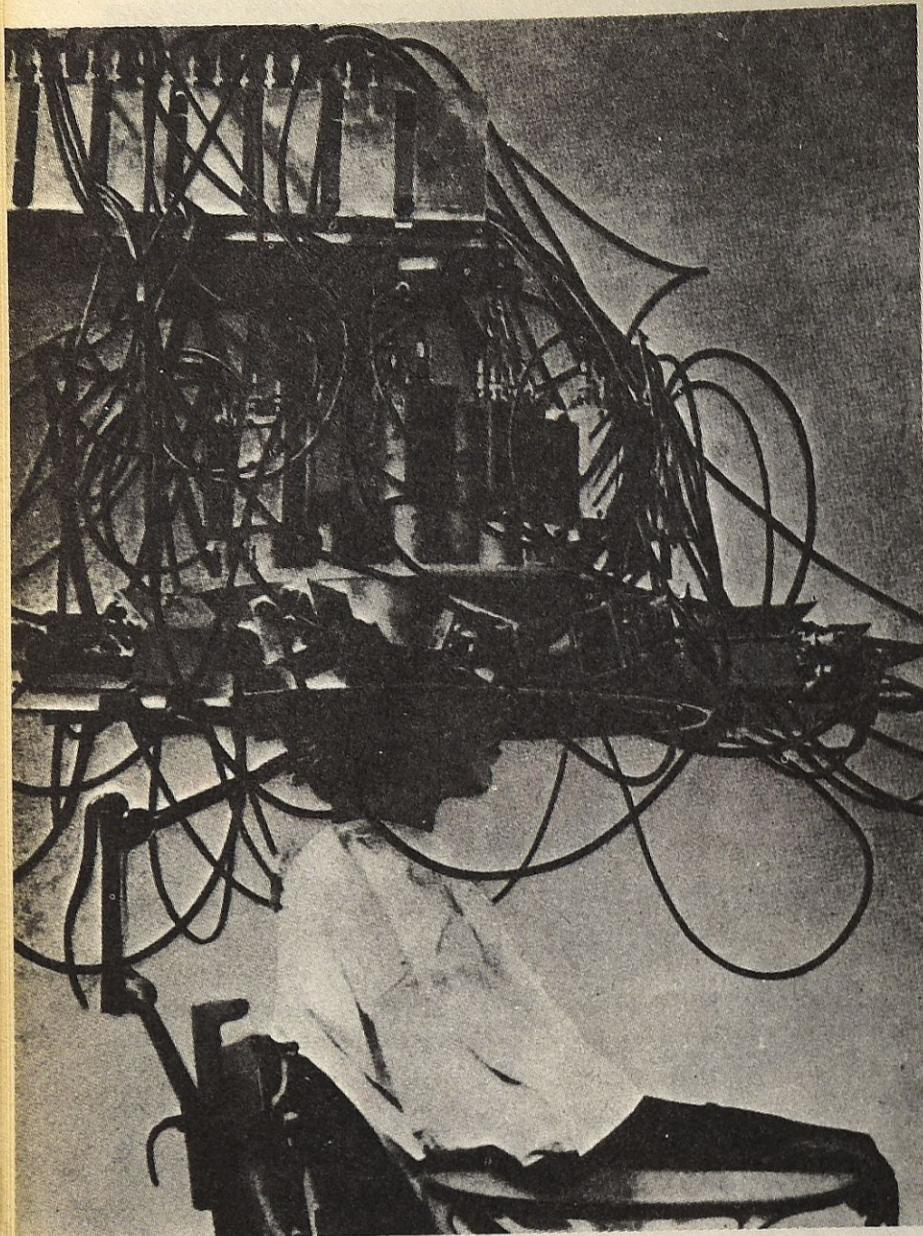
**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

**SAN SEBASTIAN**



# CONDUCCIR... DE UN OJO!

Hacia el año 1980 es posible que los coches no tengan pedales, instrumentos, mandos... y ni siquiera volante.

Todo esto será sustituido por unos cuadros en miniatura con unas palabras escritas que se iluminarán mediante un sistema especial. Estos cuadros irán donde ahora está el tablero de mandos. Un coche de este tipo no se conducirá con las manos y los pies... sino mediante un simple parpadeo o guiño del ojo.

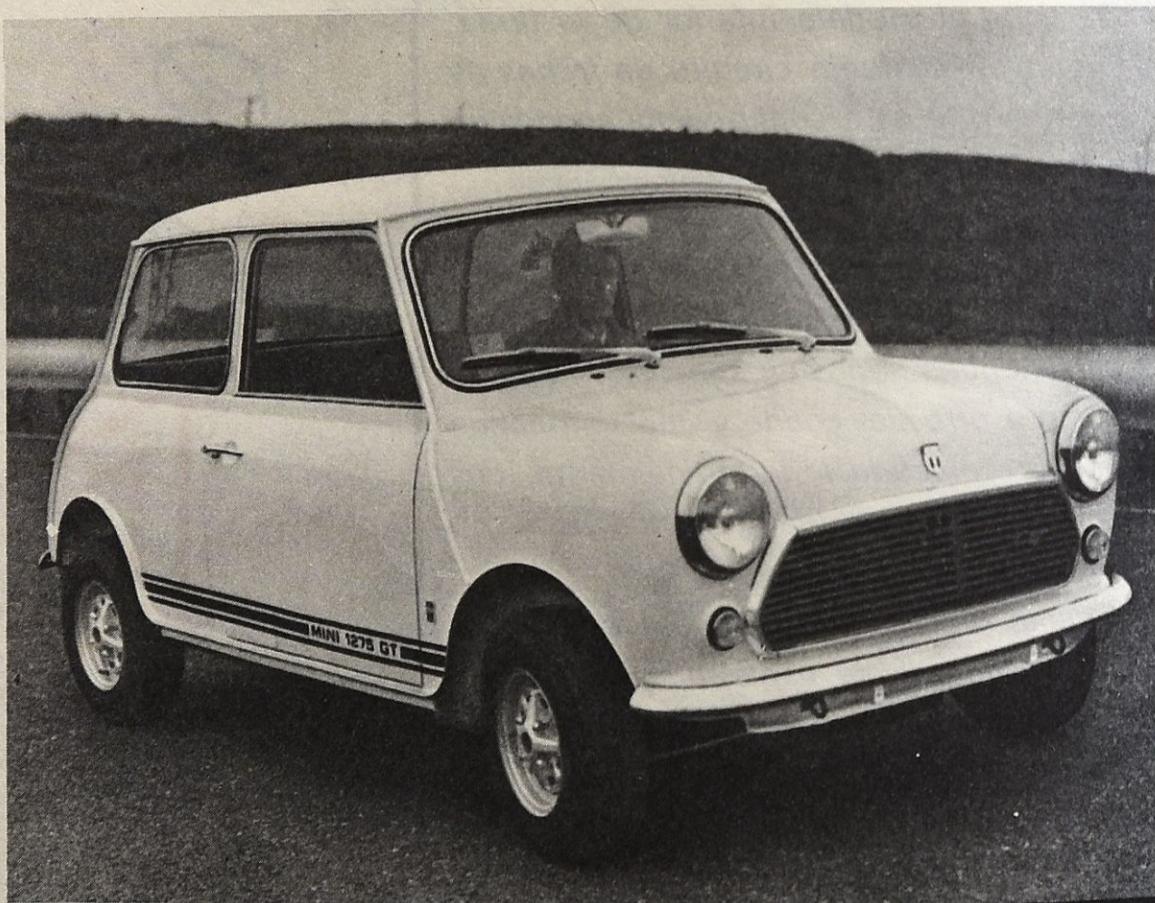
Ya se han hecho muchas pruebas de laboratorio que han demostrado que la idea es perfectamente factible. El año próximo es muy posible que se logre un control remoto para máquina de escribir, que funcionará con el guiño de un ojo. Este proyecto está muy avanzado, por lo que es de esperar que el año que viene esté listo para la prueba.

Si tiene éxito, se abrirán las puertas para nuevos aparatos de control remoto que culminarán con el control de las complicadas operaciones de los vuelos espaciales.

## DOBLE POTENCIA

En América, la N. A. S. A. está estudiando la posibilidad de unos aparatos con "ojo mágico" que podrían doblar las posibilidades de los astronautas.

Un cosmonauta con las manos ocupadas podría utilizar los ojos para abrir una puerta, manejar un mando o poner en funcionamiento el motor de un cohete.



# MINI 1275 GT

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



En tierra, un automovilista podría aumentar considerablemente sus reflejos en casos de urgencia.

Sólo hace falta un tercio de segundo para que los ojos capten una situación y la transmitan al cerebro, que pasa su información a las manos y pies.

Mientras tanto, un coche que vaya a 100 kilómetros por hora habrá avanzado 10 metros. Utilizando el "ojo mágico", los ojos transmiten las intrucciones directamente al coche.

### GAFAS DE INFRARROJOS

¿Cómo funciona este sistema? La clave está en un par de gafas que llevan dos luces miniatura, del tamaño de una cabeza de alfiler, que envían rayos infrarrojos a través del globo del ojo.

El tablero de mandos iluminado recibirá instrucciones del control, tales como: "frenado rápido", "frenado lento", "giro a la izquierda", "aceleración"... etc.

Lo único que el conductor tendrá que hacer es mirar hacia la línea deseada, escrita en lo que sería tableros de mandos, y las pequeñas luces de las gafas la iluminarán.

### EL MISMO PRINCIPIO PERMITIRA EN BREVE QUE LOS INVALIDOS ESCRIBAN A MAQUINA CON SOLO "MIRAR" AL TECLADO

Esta información sería también recogida por un transistor situado en la montura de las gafas, y allí se mediría el ángulo de reflejo.

Un computador en miniatura, colocado en el coche, utilizaría estas mediciones para calcular qué instrucción está mirando el conductor y, después de comprobarla en un microsegundo, activaría el control apropiado.

### PRIMER CASO

La maniobra la haría este refinamiento electrónico. Unos ingenieros británicos están intentando construir una máquina de escribir provista de control remoto, que podría ser utilizada por paráliticos y otros inválidos. El único

movimiento corporal necesario sería el de mover los ojos y parpadear.

El guiño del ojo hace que un diminuto mando electrónico, adaptado a un músculo facial, ponga en funcionamiento la tecla de la máquina seleccionada.

### PUEDE PARECER INCREIBLE, PERO LAS PRUEBAS REALIZADAS DEMUESTRAN QUE ES PERFECTAMENTE POSIBLE

Para personas menos incapacitadas, el "guiño" sería reemplazado por un botón. Al presionarlo, se levantaría la tecla seleccionada por el ojo.

"Sólo con mirar la letra es suficiente —dice uno de los investigadores que trabajan es este proyecto—. Además, como la letra se "enciende" en el tablero, uno sabe que ha elegido la correcta."

### APARATOS PARA EL HOGAR

Como en los controles del coche, cada letra de la máquina tiene un ángulo diferente, que es medido por los rayos de luz.

Se usan rayos infrarrojos porque no molestan a la persona que utiliza las gafas. Su potencia es la misma que la de una bombilla corriente, vista a la luz del día a una distancia de 6 metros. Al menos, es el efecto que produce en el ojo.

### EL SECRETO RESIDE EN SERVIRSE DE LA LUZ INFRARROJA Y DE UN PAR DE GAFAS MUY ESPECIALES

Más adelante, cuando el sistema esté más simplificado, probablemente no será necesario utilizar un computador. La posición de las letras estará ordenada por un sencillo código.

Una vez que se haya conseguido esto, el "ojo mágico" podría miniaturizarse y emplearse en aparatos domésticos.

Se podría encender una luz sólo con mirarla, por ejemplo. O marcar un número de teléfono por el mismo sistema.

### ¡MIRAR DE FRENTE!

Claro que esto sólo sería posible llevando las gafas puestas. Todo el éxito del aparato depende de la precisión con que el sensor del "ojo mágico", situado en la montura de las gafas, detecte el rayo de luz reflejado.

Todo lo que el rayo hace es indicar hacia dónde está mirando el ojo.

A medida que este aparato se vaya perfeccionando, los expertos dicen que ni siquiera será necesario mirar objetos concretos, como las instrucciones de control de un coche.

Al conducir, será suficiente mirar hacia adelante para que el coche marche sin ningún contratiempo.

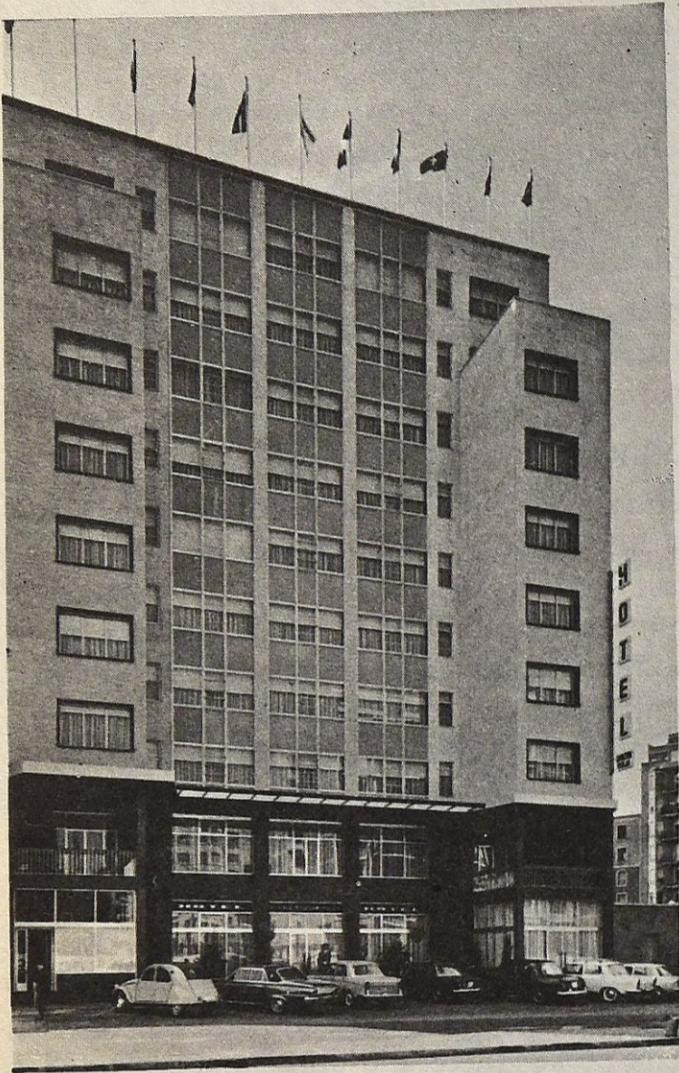
Claro que no podrá separarse la vista de la carretera. Una simple mirada de reojo para ver a una chica guapa que pase por la acera sería suficiente para que el coche se avanzara sobre ella.

¡Siempre hay algún inconveniente...!

# LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

## HOTEL CARLTON-RIOJA



TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO  
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO  
EXCEPCIONAL SERVICIO

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

### PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX  
Barcelona - " PRESIDENTE  
Bilbao - " CARLTON  
El Escorial - " FELIPE II  
Granada - " ALHAMBRA PALACE  
Córdoba - " ZAHIRA  
Córdoba - " GRAN CAPITAN  
Logroño - " CARLTON RIOJA



### ISLAS CANARIAS

Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY  
Puerto de la Cruz - " TAORO  
" APARTAMENTOS BELAIR  
Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE  
" SANTA CATALINA  
" METROPOL

PORTUGAL  
Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4  
TEL. 2311005 - TELEX. 27521  
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

**SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10% DTO. EN HABITACION**

# R-12 S: POTENCIA Y LUJO PARA UN COCHE DE CALIDAD



**Brillantes prestaciones y un confort extraordinario**



**Precio: 138.200 Ptas.  
El R-12 normal se pone en 124.900 Ptas.**



Las tierras andaluzas han sido el marco en que Fasa Renault ha dado a conocer la nueva versión del R-12, el R-12 S, que puede definirse como un modelo con más potencia, más confort y más seguridad que el normal.

Conservando la misma cilindrada, el motor del R-12 S pasa a tener una potencia de 68 CV DIN, netamente superior a los 54 de la vieja versión. Ello se ha logrado con un aumento de la relación de compresión a 9,5:1 y el empleo de un carburador de doble cuerpo. También se emplea un árbol de levas rápido, pero que viene a entorpecer la utilización del motor por debajo de un régimen de 2.500 vueltas.

El resultado de estas modificaciones es que se consigue un motor brillante, enérgico, y que sólo el desarrollo final, excesivamente largo, hace que el coche no obtenga unas velocidades punta extraordinarias. Se queda en los 145 Kms/h, cifra a la que, por otra parte, llega con cierta dificultad. En cambio, en las marchas intermedias tiene un comportamiento muy bueno y sus aceleraciones son excelentes. Los 400 metros con salida parada los hace en 19" 4/10, y los 1.000 en 35" 3/10. Es en cuarta donde el coche trabaja siempre por debajo de su potencia máxima, situada a las 5.900 revoluciones por minuto, dándose el detalle contradictorio de que el cuentarrevoluciones marca la zona prudencial de régimen por debajo de esta cifra.

Con relación a la seguridad se han abordado en este coche tres puntos: las llantas, de chapa de acero y bello diseño, son de cinco pulgadas de garganta, idénticas a las que monta el R-12 Gordini; los muelles de la suspensión trasera parecen más suaves y menos altos; los frenos, aun siendo los mismos que en la versión normal, vienen complementados por una asistencia por depresión, pese a la



cual resultan muy justos cuando se rueda a alta velocidad.

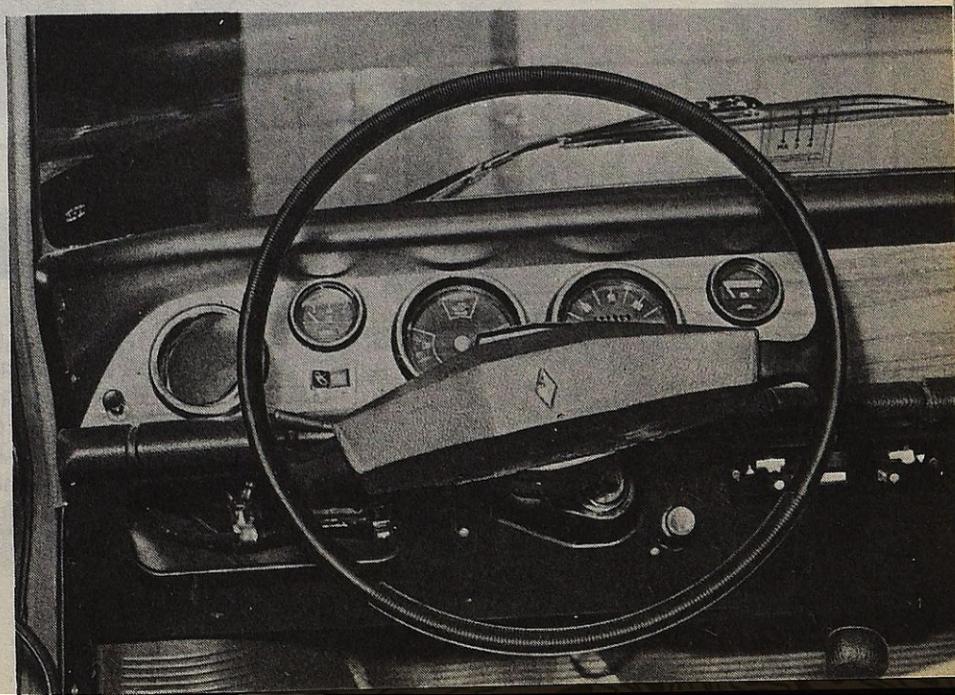
El aspecto exterior sólo cambia por las llantas y por la incorporación de unos faros de iodo, de largo alcance, situados por el interior de los faros de carretera y cruce.

Es en el interior donde también ha puesto Fasa Renault mucho empeño, con el fin de realizar un coche completo en el sentido del confort y la estética. Los asientos, tapizados en paño, son amplios, mullidos y bien diseñados. El salpicadero, formado por grandes relojes, presenta algunas novedades, como el cuentarrevoluciones y el marcador de temperatura de agua por aguja. En el centro, una consola deja espacio para radio y altavoz. La luneta trasera, por su parte, lleva desempañadores de resistencia eléctrica.

En conjunto, el R-12 S resulta un coche rápido, con buena estabilidad y, sobre todo, muy confortable. Su presencia es agradable y el acabado interior es uno de los más logrados de nuestro mercado.

Su precio franco es de 138.200 pesetas, cantidad que puede calificarse de bastante calibrada y que ha influido en un reajuste de precio del R-12 normal, que pasa a costar 124.900 pesetas.

Cabe esperar que, por sus condiciones, el nuevo coche de la casa de Valladolid tenga una excelente acogida entre la clientela renaulista.



# material de inyección para motores diesel



**INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A. san sebastián**

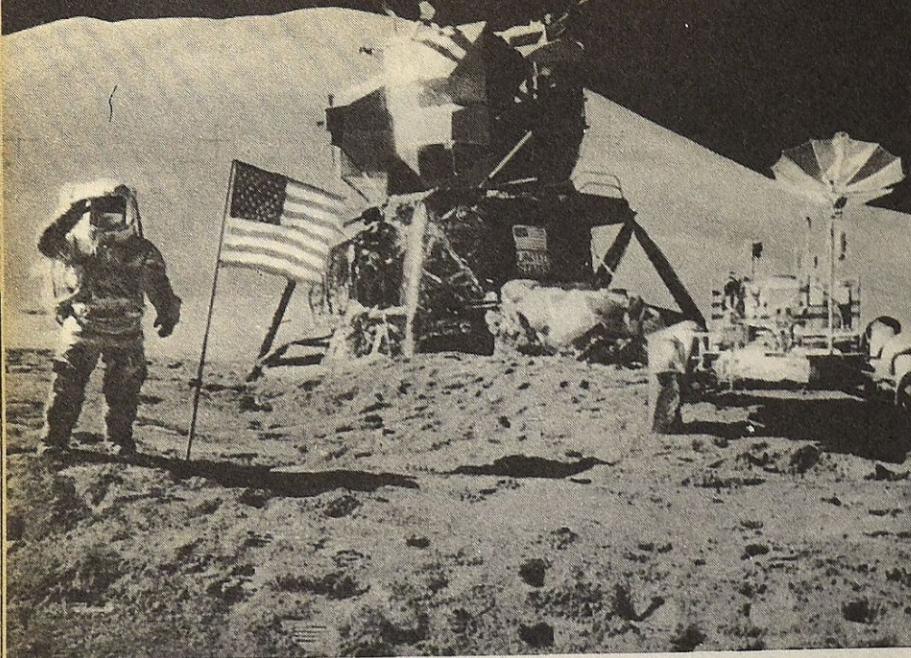
**distribuidores:**

- SERVICIO ESPAÑOL DE REPUESTOS, S. L. - Paseo de las Delicias, 20 - MADRID-7
- J. BELLOC ESCUTE, S. A. - Balmes, 166 - BARCELONA-8
- AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - Asturias, 12-14 - GIJON, Dr. Casal, 8 - OVIEDO, y Llano Ponte, 15 - AVILES
- AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - M. Heredia, 10-12-14 - MALAGA
- AUTO RECAMBIOS OLIVER - General Sanjurjo, 3 - LEON
- AUTO REPUESTOS ASENJO - Avda. G. Barbón, 12 - VIGO
- RALUSA, S. A. - Ronda Capuchinos, 7 - SEVILLA
- INDUSTRIAS UNIDAS, S. A. - Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN, Avda. Generalísimo, 8 - EIBAR

# COMO DETERMINAR LA EDAD DE UN VEHICULO

Junto a la contraseña de cada provincia se insertan en columnas los últimos números de matrículas concedidos por las distintas Jefaturas Provinciales de Tráfico en 31 de diciembre de los años 1960 a 1970, ambos inclusive.

Provincia	Contra- seña provin.	Año 1960	Año 1961	Año 1962	Año 1963	Año 1964	Año 1965	Año 1966	Año 1967	Año 1968	Año 1969	Año 1970
Alava	VI	9.443	10.592	11.836	13.211	14.957	17.029	19.535	22.235	25.080	28.368	32.140
Albacete	AB	12.889	15.235	17.407	19.476	22.138	24.984	28.260	31.680	34.736	38.144	41.238
Alicante	A	35.940	45.494	55.043	65.429	77.026	89.514	103.710	117.210	129.680	144.034	157.741
Almería	AL	10.019	11.897	14.325	16.714	19.478	22.804	26.313	29.916	32.935	36.022	39.152
Avila	AV	3.307	3.770	4.230	4.791	5.629	6.603	7.962	9.470	10.806	12.341	13.931
Badajoz	BA	13.695	15.809	18.374	20.722	23.374	26.473	30.589	35.271	40.391	45.828	50.806
Baleares	PM	40.462	48.596	58.326	67.982	77.536	87.327	100.142	112.339	124.331	138.762	154.697
Barcelona	B	226.299	263.329	302.971	346.122	397.942	454.119	527.551	599.553	667.942	750.287	841.788
Burgos	BU	12.052	13.481	15.640	17.168	19.185	21.802	24.809	28.223	31.864	35.722	39.751
Cáceres	CC	8.474	9.961	11.535	12.847	14.419	16.459	19.003	21.832	24.857	28.588	32.024
Cádiz	CA	22.302	26.418	30.911	35.122	39.736	45.803	53.739	62.177	70.872	79.930	88.390
Castellón	CS	15.570	21.755	26.050	30.060	34.762	39.032	44.329	49.567	53.860	58.216	62.797
Ceuta	CE	4.691	5.163	5.490	5.872	6.311	7.031	7.719	8.579	9.539	10.434	11.278
Ciudad Real	CR	10.025	11.914	13.937	15.779	17.929	20.560	23.700	27.091	30.172	33.375	36.484
Córdoba	CO	20.910	25.050	29.448	33.809	38.772	44.178	51.156	59.135	67.071	74.911	81.512
Coruña, La	C	19.775	23.083	26.590	30.457	35.546	41.872	50.056	59.058	67.932	77.450	87.502
Cuenca	CU	5.780	6.648	7.364	8.003	9.075	10.342	11.820	13.565	15.268	16.985	18.557
Gerona	GE	29.562	34.359	40.386	45.745	51.563	58.138	65.901	73.914	81.130	89.242	97.945
Granada	GR	17.863	20.798	23.973	27.489	31.711	36.493	42.430	48.633	53.792	59.099	64.044
Guadalajara	GU	6.083	6.834	7.631	8.645	9.942	11.411	12.961	14.415	15.699	17.069	18.395
Guipúzcoa	SS	31.570	35.785	40.617	45.752	51.780	58.043	65.998	73.576	81.794	91.534	102.360
Huelva	H.	7.716	9.034	10.289	11.612	13.465	15.845	19.143	22.549	25.612	28.947	32.316
Huesca	HU	11.074	13.238	15.340	17.488	19.677	22.239	24.869	27.697	30.508	33.502	36.328
Jaén	J	15.558	17.941	20.821	23.389	26.834	30.241	34.545	39.117	43.119	47.647	51.932
León	LE	14.414	16.566	19.347	21.732	24.816	28.887	33.635	38.719	43.797	49.239	54.719
Lérida	L	20.199	23.844	28.202	31.871	35.801	40.117	45.233	49.983	55.086	60.784	66.385
Logroño	LO	8.232	9.615	10.913	12.412	14.278	16.383	18.930	21.596	24.090	26.819	29.670
Lugo	LU	8.205	9.541	10.830	12.044	13.567	15.574	18.259	21.143	23.728	26.598	29.590
Madrid	M	264.045	295.395	329.849	368.159	418.122	477.322	556.428	632.703	711.173	798.142	885.276
Málaga	MA	24.923	28.300	32.790	37.484	42.871	49.000	57.354	66.610	75.478	86.235	96.559
Melilla	ML	5.915	6.260	6.568	6.959	7.381	7.910	8.611	9.270	9.930	10.631	11.329
Murcia	MU	36.994	43.764	50.828	58.434	66.835	75.435	85.765	95.793	103.878	112.186	120.183
Navarra	NA	19.211	22.487	26.270	30.305	35.101	40.818	47.040	53.648	60.088	67.375	75.152
Orense	OR	6.850	8.093	9.202	10.395	12.094	14.318	17.201	20.433	23.323	26.251	29.373
Oviedo	O	38.888	44.111	50.534	56.949	63.760	72.260	83.215	96.628	109.799	124.300	139.935
Palencia	P	6.453	7.640	8.648	9.706	11.004	12.399	14.055	16.115	18.368	20.886	23.312
Palmas, Las	GC	16.316	19.630	23.967	27.714	31.436	36.109	42.071	48.633	55.227	62.359	69.866
Pontevedra	PO	18.522	21.493	24.856	28.669	33.336	39.331	46.438	54.292	61.357	68.793	76.581
Salamanca	SA	11.629	13.212	14.905	16.800	19.092	21.580	24.731	28.453	32.375	36.788	40.956
S. C. Tenerife	TF	16.120	18.911	22.934	26.785	30.291	34.687	39.887	46.394	52.426	59.827	67.794
Santander	S	22.615	25.520	23.737	32.053	36.261	41.216	46.867	52.783	57.968	63.655	70.122
Segovia	SG	6.210	6.868	7.488	8.138	9.044	10.153	11.517	13.078	14.502	15.998	17.542
Sevilla	SE	50.451	58.662	67.183	75.120	84.878	96.174	112.257	128.119	144.240	161.513	177.499
Soria	SO	3.682	4.238	4.749	5.311	6.089	6.979	8.065	9.172	10.289	11.416	12.679
Tarragona	T	22.312	26.513	31.220	35.556	40.330	45.862	52.387	58.089	63.944	69.607	75.919
Teruel	TE	4.997	5.825	6.539	7.185	8.064	9.003	10.235	11.394	12.392	13.484	14.721
Toledo	TO	10.722	12.369	14.191	15.799	17.932	20.537	23.658	27.073	30.641	34.652	38.448
Valencia	V	77.647	90.120	105.166	119.699	137.093	156.267	181.148	206.420	228.425	253.293	278.194
Valladolid	VA	14.960	16.936	19.066	21.706	25.373	29.847	35.381	40.593	45.698	51.487	56.889
Vizcaya	BI	43.683	50.159	57.636	65.518	75.004	84.440	97.346	110.113	122.268	138.028	155.634
Zamora	ZA	4.744	5.556	6.396	7.197	8.316	9.726	11.497	13.514	15.566	17.783	20.101
Zaragoza	Z	27.564	32.001	36.903	42.034	48.380	55.235	63.601	72.164	80.780	90.492	100.195



Cuando la estación automática "Luna 18" se estrelló al intentar alunizar a orillas del mar de la Fecundidad, justo al tiempo que el vehículo lunar soviético comenzaba a dar signos de debilitarse, los científicos rusos perdían la segunda "manga" de la carrera que desde hace diez meses se desarrolla en la superficie de nuestro satélite.

El "Luna 18" estaba destinado, probablemente, a tomar el relevo del "Jeep automático" que en agosto pasado fue vencido por el "Rover" americano.

Cuando David R. Scott y James B. Irwin llegaron a la Luna a bordo del Apolo 15, el teledirigido

# EL ACCIDENTE SEGUNDO FRACASO CARRERA DE LOS VE EL "LUNAKHOD

Lunakhod ruso había recorrido ya diez kilómetros, desde su llegada en noviembre de 1970, a bordo del "Luna 17".

Cuando el "Rover" norteamericano fue abandonado por los astronautas de Huston, el trayecto recorrido por éste era seis veces mayor que el de su contrincante automático. La carrera de los autos lunares, que ha sido la primera competición realizada por dos vehículos autopropulsados fuera de nuestro globo terráqueo, ha resultado ganada sin discusión por los astronautas de Cabo Kennedy.

El "Luna 18", posible portador de otro vehículo espacial soviético, se lanzó el 2 de septiembre pasado, estrellándose en una zona muy montañosa 11 días después. El lacónico comunicado de la Agencia Tass sobre las circunstancias del suceso, ha dejado en el aire la gran incógnita de los planes futuros de Rusia para la exploración lunar.

## EL LUNAKHOD SOVIETICO

El LUNAKHOD 1 es un vehículo robot, dirigido desde una distancia de 380.000 km., que funciona por fopilas solares, que son muy numerosas y están colocadas en una pantalla en la parte superior del vehículo.

Las células fotoeléctricas captan la energía solar y la almacenan en unas baterías especiales, que a su vez hacen funcionar un par de motores eléctricos. Cuatro pares de ruedas permiten al extraño vehículo, que recuerda una olla exprés con ruedas, sus desplazamientos en el "Mar de las Lluvias", a la nada vertiginosa velocidad de 200 m. por hora.

## EL ROVER NORTEAMERICANO

El "L.R.V." -Lunar Roving Vehicle-, o Rover, que ha sido el protagonista del vuelo "Apolo 15" y lo será, probablemente, en los que realicen los Apolos "16" y "17", es un vehículo más convencional que el soviético, puesto que funciona por una batería clásica intercambiable, pero ha resultado ser más eficaz que el anterior, aunque los sistemas ruso y americano no son en realidad comparables, puesto que se basan en principios

**¿qué es MOLYKOTE?**

Un superlubrificante a base de disulfuro de molibdeno purísimo que añadido al aceite del cárter impide el contacto metal-metal, evitando así los rozamientos mecánicos y el consiguiente desgaste de cilindros y pistones. Se añade en proporción del 3% cada 5.000 Kms. Sus resultados son asombrosos. Pregunte a los expertos. DE VENTA EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO DEL AUTOMOVIL, ESTACIONES DE SERVICIO, ETC. Si desea una mayor información o el escudo MOLYKOTE para su coche rellene y envíe el adjunto cupón a KRAFFT

**Krafft cuida su coche**

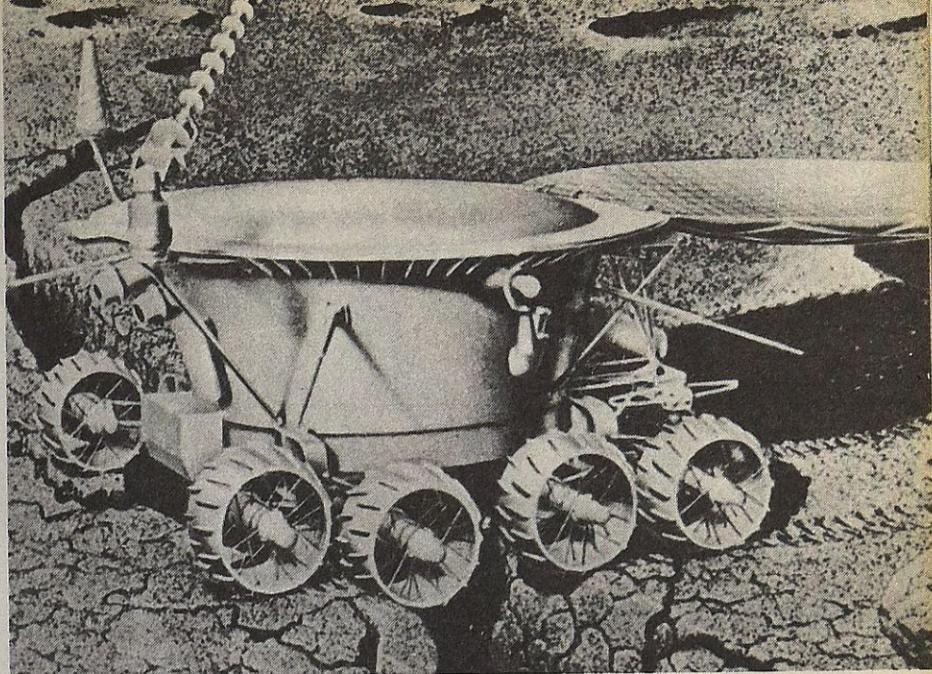
- Deseo me remitan más amplia información sobre MOLYKOTE y sus beneficiosos efectos en el automóvil.
- Les ruego me envíen un escudo MOLYKOTE.

Dirija este cupón a  
KRAFFT, S.A. - Departamento de Relaciones Públicas - Andoain (Guipúzcoa)

# DEL "LUNA 18" SOVIETICO EN LA VEHICULOS LUNARES 1" SE DEBILITA

distintos. El Rover es también un vehículo eléctrico, plegable, dotado de un dispositivo dirigido por computadores, que le permite volver automáticamente al punto de partida. Su capacidad de carga le capacita para transportar el doble de su peso y, como resulta que pesa 200 kilos, puede acarrear 400, entre el conductor y las muestras lunares.

Dimensiones: El vehículo americano tiene una longitud de 3 m. y una anchura de 1,80 m. Las ruedas son de un tamaño algo mayor que lo normal (81 cm. de diámetro), formadas por una malla de cables de titanio y pueden sobrepasar piedras de 30 cm. y zanjas de 70 cm.



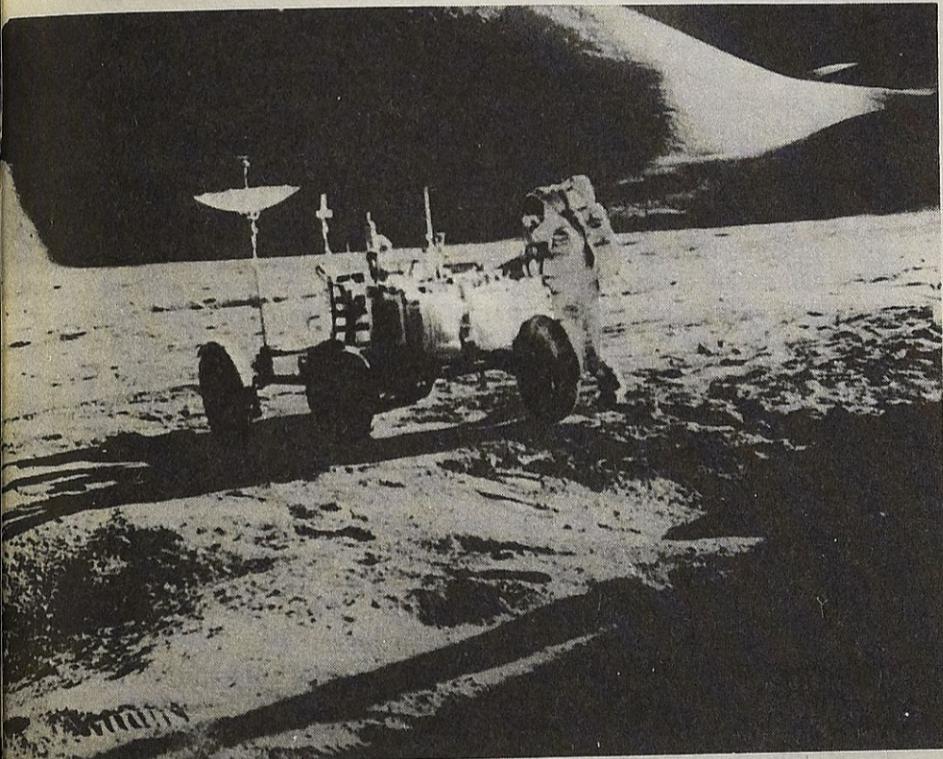
Propulsión: Cada rueda lleva un motor eléctrico independiente con una potencia de un cuarto de caballo cada uno, pudiendo funcionar sólo con dos motores.

## DIFERENCIAS ENTRE EL LUNAKHOD Y EL ROVER AMERICANO

El Lunakhod es impulsado por dos motores eléctricos y el Rover por cuatro; además, la fuente de energía que los alimenta es distinta. El coche soviético emplea fopilas solares y el americano una batería cargada en Tierra. El Lunakhod funciona con 8 ruedas y el Rover con 4. La duración del viaje de ambos vehículos es de 54 horas para el Rover y 10 meses para el Lunakhod.

La velocidad del Lunakhod es de 200 m./h. y la de su competidor de 16 km./h., aproximadamente. El coche soviético tiene dos marchas: con la 1.<sup>a</sup> puede alcanzar los 100 m./h. y en 2.<sup>a</sup> los 200 m./h. Su extrema lentitud se justifica porque es dirigido desde Tierra, y las imágenes que envían sus dos cámaras de televisión llegan con varios segundos de retraso, obligando a los científicos a una extrema precaución, para que el coche no caiga en una zanja lunar.

*(Jorge Muñoz de Gulen)*



- 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 CODIGO DE LA CIRCULACION HA SIDO MODIFICADO

**La posibilidad de la retirada del permiso de conducir por impago de las multas municipales es el acuerdo que más profunda repercusión ha tenido entre los automovilistas.**

En el Consejo de Ministros celebrado en la Coruña, se aprobaron una serie de modificaciones del Código de Circulación que forman parte de un Decreto-Ley aparecido el pasado día 7 en el B.O.E.

Hacer un detallado estudio de la repercusión futura de dicho Decreto-Ley, es un trabajo realmente arduo. Por ello quiero desde ahora rogar a nuestros lectores sepan disculparnos si no tratamos todas las modificaciones aprobadas con la debida amplitud, ya que es nuestro deseo, en esta primera información, centrarnos en los aspectos más importantes. Hecho este pequeño preámbulo, vamos a entrar en materia...

## DOS TIPOS DE MODIFICACIONES

Las modificaciones aprobadas del Código de la Circulación, podemos dividir las en dos grupos perfectamente diferenciados: aquellas que tienden a lograr una mayor seguridad en la circulación, y aquellas otras que resuelven problemas, ya existentes, de carácter administrativo. Entre las primeras, podemos citar:

- Obligación de montar cinturones de seguridad.
- Obligación de montar sistemas anti-robo.
- Obligación de llevar velocímetro.
- Obligación de llevar lámparas de repuesto.
- Posibilidad de dar mayor alcance a las luces de cruce.
- Obligación de montar un freno de seguridad.

En el segundo grupo podemos incluir:

- Sanciones en caso de impago de las multas municipales.
- Autorización para que los faros antiniebla sean independientes.
- Legalización de los faros dobles.
- Reglamentación de las luces blancas o amarillas.
- Fijación de un sistema de señalización de los turismos, en caso de avería.
- Aprobación del tipo, tamaño y forma de matrículas que sustituirán a las actuales.
- Sustitución de la actual "carta rosa" de los vehículos por la "carta gris" de uso normal en Europa.
- Legalización de los coches de época.

Estos son en esencia los temas que trata el Decreto-Ley aparecido el pasado día 7 en el Boletín Oficial del Estado.

## LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

El problema de los cinturones de seguridad lleva mucho tiempo discutiéndose, tanto en España como en el extranjero. En nuestro país se intentó fomentar su instalación concediendo una ligera rebaja en el seguro de los coches que lo tuvieran montado. Respecto al cinturón de seguridad hay opiniones bastante diversas. Mientras unos opinan que su utilización elimina la posibilidad de salir despedido del vehículo en caso de colisión, otros creen que algunos conductores se sienten tan seguros con él, que ruedan a más velocidad que si fuesen desprovistos de él. Todas estas opiniones son muy respetables, pero lo cierto es que está archidemostrado que el cinturón reduce notablemente el porcentaje de víctimas en los accidentes.

La modificación que ahora se introduce en el Código de la Circulación, dice textualmente:

"A partir de enero de 1973, todos los vehículos automóviles, excepto motocicletas, capaces de alcanzar velocidades superiores a los 40 Kms./h., deberán ir equipados con cinturones de seguridad en sus asientos delanteros. A partir de enero de 1974 (un año después), todos los vehículos automóviles, sin excepción,

quedan obligados al uso de cinturones de seguridad". Vemos, pues, que la disposición, con un contenido común que obligará al uso de cinturón de seguridad, se ramifica en dos. Una parte que afecta a los fabricantes y otra que obligará a los particulares cuyos vehículos carezcan de ellos.

## SISTEMAS ANTI-ROBO Y VELOCIMETRO

El dispositivo anti-robo no es nuevo en nuestro país, donde alguna marca suministra sus vehículos equipados en origen con este sistema. La realidad es que esta nueva norma que se incorpora al Código nos ha defraudado, pues parece reconocer que no es posible acabar ni con el "robo" ni con el "hurto de uso" de los coches y, como última solución, se adopta el procedimiento de poner más dificultades a los "cacos".

En cuanto al velocímetro, podrá resultar extraño que se obligue a montarlo cuando tenemos la idea de que todos los coches lo llevan ya. Esto es cierto, pero no olvidemos que el Código no obligaba a que los vehículos dispusieran de ese aparato, hasta el punto de que los velocímetros venían muchas veces gravados con "impuesto de lujo", pues no se les considera equipo de origen, sino accesorio. Esperemos que en el futuro ya no exista esta duda y que los velocímetros queden exentos de impuestos de lujo.

## MAYOR ALCANCE PARA LAS LUCES DE CRUCE

El alcance que legalmente debían de tener hasta ahora las luces de cruce era de 30 metros como mínimo y una anchura de 6 metros, y el haz luminoso no podía sobrepasar el nivel del eje de los proyectores. Con la nueva disposición, la zona que han de iluminar las luces de cruce, pasa a ser de 40 metros suprimiéndose la especificación de la anchura, pero se mantiene la prohibición de deslumbrar a los vehículos que vienen en dirección contraria, por lo que los conductores deberán preocuparse de que las "luces de cruce" no se conviertan en luces intensivas.

La utilización de los dobles faros venía creando problemas últimamente. Cuando empezaron a salir vehículos de serie con ellos montados, hasta entonces se sabía que no se permitía el montaje y utilización de los sistemas bifaros que los particulares desearan montar en sus vehículos. Sin embargo, cuando los fabricantes equiparon algunos de sus modelos con los faros dobles, se daba el contrasentido de que los coches que salían de fábrica con ellos podían legalmente utilizarlos, pero los particulares que hubieran hecho el acople por su cuenta podían ser sancionados. Se ha resuelto pues un pequeño problema haciendo la oportuna aclaración oficial, como ha sucedido también con la reglamentación acerca de los faros antiniebla. Quien haya utilizado alguna vez los faros antiniebla, sabrá perfectamente que con niebla intensa son mucho más eficaces que las luces de cruce y que las intensivas son totalmente inutilizables, por acentuar aún más la barrera visual que la niebla opone al conductor del vehículo. En lo sucesivo, quien quiera utilizar los faros antiniebla, deberá apagar la luz larga e incluso la de cruce dejando únicamente el alumbrado de ciudad. Por supuesto que los faros antiniebla sólo son de utilización legal cuando realmente exista niebla, y no se pueden poner en funcionamiento cuando la atmósfera esté totalmente despejada.

Finalmente, para completar la información referente al alumbrado y señalización óptica de los vehículos, diremos que se especifica la obligatoriedad de llevar un juego de lámparas de repuesto, así como las herramientas precisas para la sustitución de las lámparas defectuosas. Igualmente se hace hincapié en que las luces delanteras de los vehículos deben ser blancas o amarillas, especificándose en el art. 218 los valores de las coordenadas tricromáticas correspondientes a los diversos colores que pueden emplearse, de acuerdo con las normas citadas por la Comisión Internacional del Alumbrado.

## LAS NUEVAS MATRICULAS

Es bien sabido, pues de ello nos hemos ocupado en diversas ocasiones, que Madrid no llegará a la matrícula un millón, ya que antes de que eso suceda se cambiará la composición de las placas. El actual procedimiento de una o dos letras indicativas de la provincia y un número correlativo, prácticamente se mantiene, pero limitando ese número a cuatro cifras y añadiendo al final

una letra del alfabeto: la A. Cuando las cifras hayan llegado a 9.999, a la primera A se le incorporará otra A, quedando "AA". Al matricularse otros 9.999 vehículos se pasará a añadir "AB" y así sucesivamente hasta que se agoten las letras del abecedario, para reanudar las combinaciones binarias con la "B" como primera letra. Por tanto, el máximo de signos que tendrán las matrículas será de siete, y la primera que se conceda en San Sebastián, por ejemplo, será la SS-0001-A para terminar esta serie en la SS-9.999-A y seguir con la SS-0001-AA.

Esto es lo que se ha resuelto hasta ahora, y también que las nuevas placas deberán ser reflectantes y de color blanco para los automóviles y rojo para los remolques y semi-remolques.

## LAS MULTAS MUNICIPALES

Intencionadamente, hemos dejado para el final de nuestro comentario el tema que mayor polémica ha desatado entre los usuarios de los vehículos: las sanciones por impago de las multas municipales. Desde el punto de vista del conductor puede que sea ésta la modificación del Código que más directamente puede afectarle. La Jefatura Central de Tráfico ha hecho al diario "YA" unas declaraciones de las que recogemos el siguiente párrafo: "Los Ayuntamientos de cada ciudad seguirán cobrando las multas como han venido haciéndolo hasta ahora. La modificación que se introduce les da la posibilidad de suspender el permiso de conducir en caso de impago de dichas multas. El procedimiento de notificación y cobro, una vez seguido por el Ayuntamiento de cada ciudad sin resultado positivo, pasará a la Jefatura de Tráfico respectiva y ésta notificará nuevamente al interesado, que podrá abonar la multa con un recargo del 10 % que, unido al 20 % por demora, supone algo más del 30 %, en un plazo de 30 días hábiles desde la notificación de la Jefatura de Tráfico, pasados los cuales sin haber pagado al Ayuntamiento, se procede a la retirada del permiso de conducir por tres meses como máximo, pudiendo variar este tiempo de retirada en función de la gravedad de la sanción".

Como puede apreciarse, los agentes municipales son quienes continúan haciendo las denuncias como hasta ahora. El Ayuntamiento es quien las cobra y la Jefatura de Tráfico actúa como intermediario entre los Ayuntamientos y el Gobierno Civil, de modo que cuando algún ciudadano no haya pagado la multa al Ayuntamiento en los plazos establecidos, éste pasará nota a la Jefatura de Tráfico quien volverá a dar un nuevo plazo al sancionado para el pago y, si no lo hace, es cuando puede solicitar del Gobernador Civil que ordene la retirada del permiso de conducir por un plazo que habrá de proponer la Jefatura de Tráfico, pero que no podrá exceder de tres meses.

Debe quedar bien claro que la retirada del permiso de conducir no es una sanción más que se añade a la multa, sino una alternativa que se aplica por no haberla satisfecho.

## EL FRENO DE SEGURIDAD

Uno de los artículos más amplios del Decreto-Ley aparecido el pasado día 7, es el 215 que hace referencia a los órganos de frenado. En él se especifica la obligatoriedad de llevar incorporado un freno de socorro capaz de disminuir la velocidad y detener el vehículo en una distancia razonable, cualesquiera que sean sus condiciones de carga, aun en el caso de fallo del freno de servicio. Este freno de emergencia debe actuar al menos sobre una rueda de cada lado del plano longitudinal medio del vehículo.

Hasta ahora los vehículos disponían normalmente de dos tipos de frenos: el de pie, que suele actuar sobre las cuatro ruedas del vehículo, y el de mano, que sólo lo hace sobre dos de las ruedas, normalmente las traseras. Este freno de mano, salvo muy pocas excepciones, no tiene la fuerza suficiente para detener el vehículo cuando está en marcha.

Recientemente, ha empezado a montarse en algunos de los vehículos construidos en nuestro país el doble circuito de freno que, en esencia, divide al freno de pie en dos frenos que actúan sucesivamente si uno de ellos falla. Los automóviles provistos de este doble sistema, entendemos que realmente disponen de tres frenos, y pensamos que ése será el procedimiento que utilicen los fabricantes para cumplir con la nueva reglamentación, quedando a su criterio sobre qué ruedas actuará el segundo circuito, o si éste ejercerá su acción sobre la totalidad de las mismas.

Estas son, en síntesis, las principales modificaciones implantadas por el Decreto-Ley al que hacíamos referencia al iniciar nuestro comentario. Esperamos que esta primera información sirva de orientación a nuestros lectores, y como el tema sin duda alguna es propicio a la polémica, ocasión tendremos de volver sobre él.

Javier Sangüesa

# No todo son ventajas

¿Qué ventajas puede representar el nuevo sistema para obligar al pago de las multas municipales? Si la autoridad de Tráfico opta por proponer la retirada del permiso de conducir y así se acuerda por la autoridad competente, es evidente que, además de descargar el trabajo a los Juzgados, la sanción se acomodará mejor a la naturaleza de la falta cometida y, sobre todo, la ejecución se acercará más al momento en que la infracción se realizó, lo que contribuye a la eficacia de la prevención especial. No es necesario exponer que la retirada del permiso no se impondrá más que al infractor así declarado, no al propietario del vehículo, responsable subsidiario del pago de la multa conforme al artículo 278, III, del Código de la Circulación. Aparte de que habría casos en que esto no sería posible, como cuando sea propietario quien carezca del permiso de conducir, o una sociedad, etc. A nadie se oculta el gran problema que para los Ayuntamientos suponen las infracciones de tráfico. Creemos que este problema tiene su origen, fundamentalmente, en la insuficiencia de los servicios recaudatorios, y que se ha ido agravando porque se ha querido buscar soluciones no en el mejoramiento de estos servicios, sino en la acumulación de medios de vigilancia y coerción, sin tener en cuenta que estos supuestos remedios llevan en sí el agravamiento de la enfermedad, porque al multiplicar las sanciones formalmente impuestas, pero sin posibilidad de hacerlas efectivas, el sistema se ha ido desacreditando progresivamente, hasta el punto que en la actualidad personas de absoluta buena fe preguntan si hay o no que pagar las multas de tráfico que impone el Ayuntamiento.

En Madrid, por ejemplo, son más de un millón las multas que dejan de pagarse cada año y, supuesto que son unos 250 días hábiles del mismo período, resultará que el promedio de cada día supondrá entre 4.000 ó 5.000 certificados de resoluciones, requerimientos de pago, propuestas de retirada del permiso de conducir, diligencias de recogida de los mismos, etc. ¿Quién se encargará de todo este ingente trabajo? Claro es que se pensará, fundamentalmente, que la amenaza de retirada del permiso hará que muchas multas se paguen espontáneamente. Pero, ¿y si no es así? O habría que montar una enorme máquina administrativa o el nuevo sistema vendría abocado al mismo descrédito que los anteriormente adoptados y, en definitiva, redundaría en el inmediato agravamiento de la indisciplina del tráfico. La medida sugiere, además, objeciones jurídicas que no dejan de tener importancia. Así, los Ayuntamientos vienen sosteniendo que las multas tienen la consideración de exacciones municipales conforme el art. 434 de la Ley de Régimen Local, por lo que no prescriben hasta los 5 años, según especifica el art. 796 de la misma Ley. Así eluden la prescripción anual que resultaría de la aplicación del Código Penal.

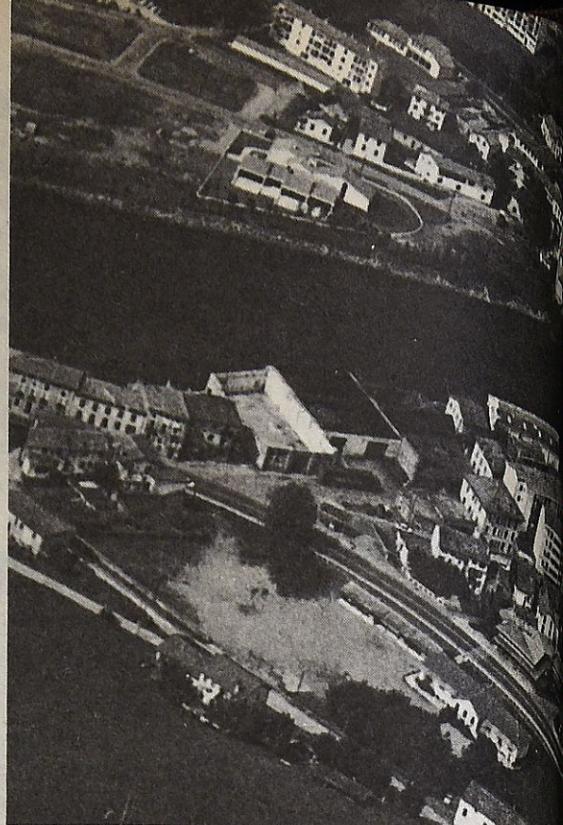
Pero si la multa impuesta no tiene la consideración de pena (sustituible, como en el caso indicado del arresto subsidiario), sino de exacción, al mismo nivel que las contribuciones, impuestos, arbitrios y tasas, no se ve claro el mecanismo por el que su impago puede originar la imposición de una pena o sanción, cual es la retirada del permiso de conducir. Sería recordar la época de la sanción penal por deudas o anticipar la vigencia del delito fiscal del que tanto se habla hoy y con tan encontrados criterios.

Somos los primeros convencidos, y no es la primera vez que lo decimos, de que el caos circulatorio tiene que corregirse, para acabar con la indisciplina. Cualquier medida que se adopte merecerá, por tanto, nuestro aplauso. Pero hacen falta medidas eficaces y la primera en este sentido creemos que ha de consistir en que todas las sanciones se impongan a rajatabla, sin dilaciones ni distinciones de ningún género.

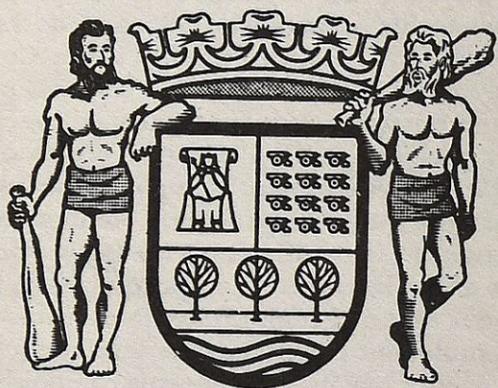
J. S.



Anoeta con sus complejos deportivos y, al fondo, el río Urumea.



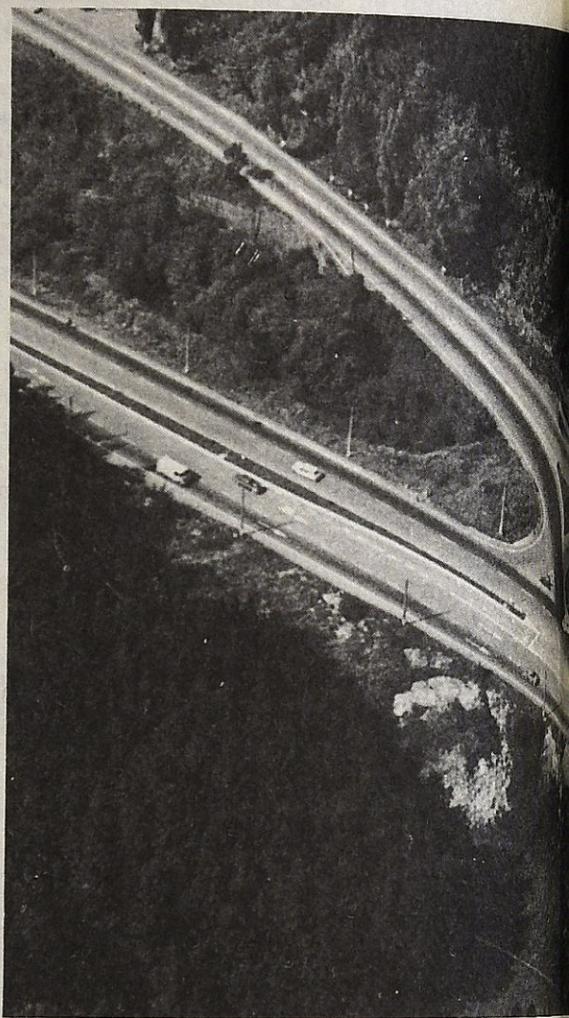
Los puentes de Behobia.



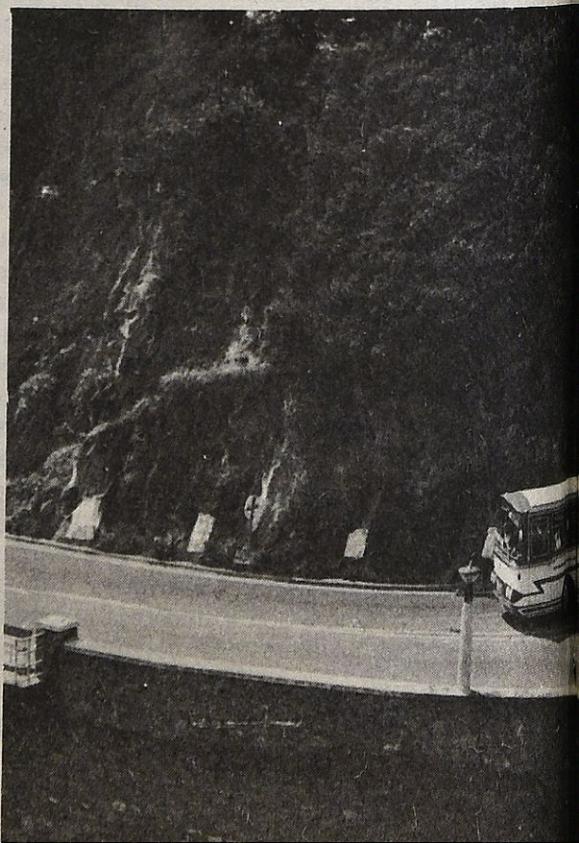
# Guipúzcoa

## A VISTA DE HELICOPTERO

La vía y el extenso valle donde se asienta Orio.

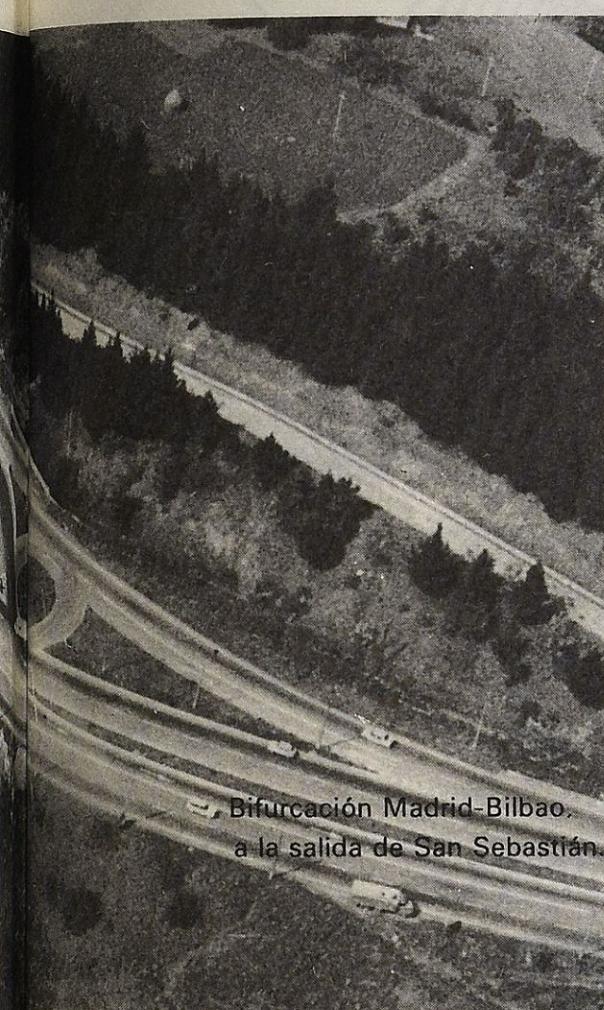


Un autobús saliendo de un túnel en el trayecto.





Guetaria, con su "ratón" al fondo.



Bifurcación Madrid-Bilbao.  
a la salida de San Sebastián.

*El pasado mes de septiembre vivimos una experiencia realmente interesante. Durante parte del verano, uno de los helicópteros de la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico estuvo destacado en Fuenterrabía. En este aparato —un Alouhette II— tuvimos ocasión de efectuar un vuelo gracias al amable ofrecimiento del Jefe Provincial de Tráfico de Guipúzcoa, Don Antonio Bernabéu.*

*Estos aparatos tienen por misión fundamental la ordenación del Tráfico en las vías de acceso a las grandes concentraciones urbanas, coordinando desde el aire la acción de las patrullas terrestres de la Guardia Civil de Tráfico. Según nos explicó el Comandante Don José Pasquín, piloto del helicóptero, actualmente estos aparatos se encuentran permanentemente destacados en Madrid y Barcelona, aunque, para cuando estas líneas salgan a la calle, existirá ya una nueva base en Sevilla.*

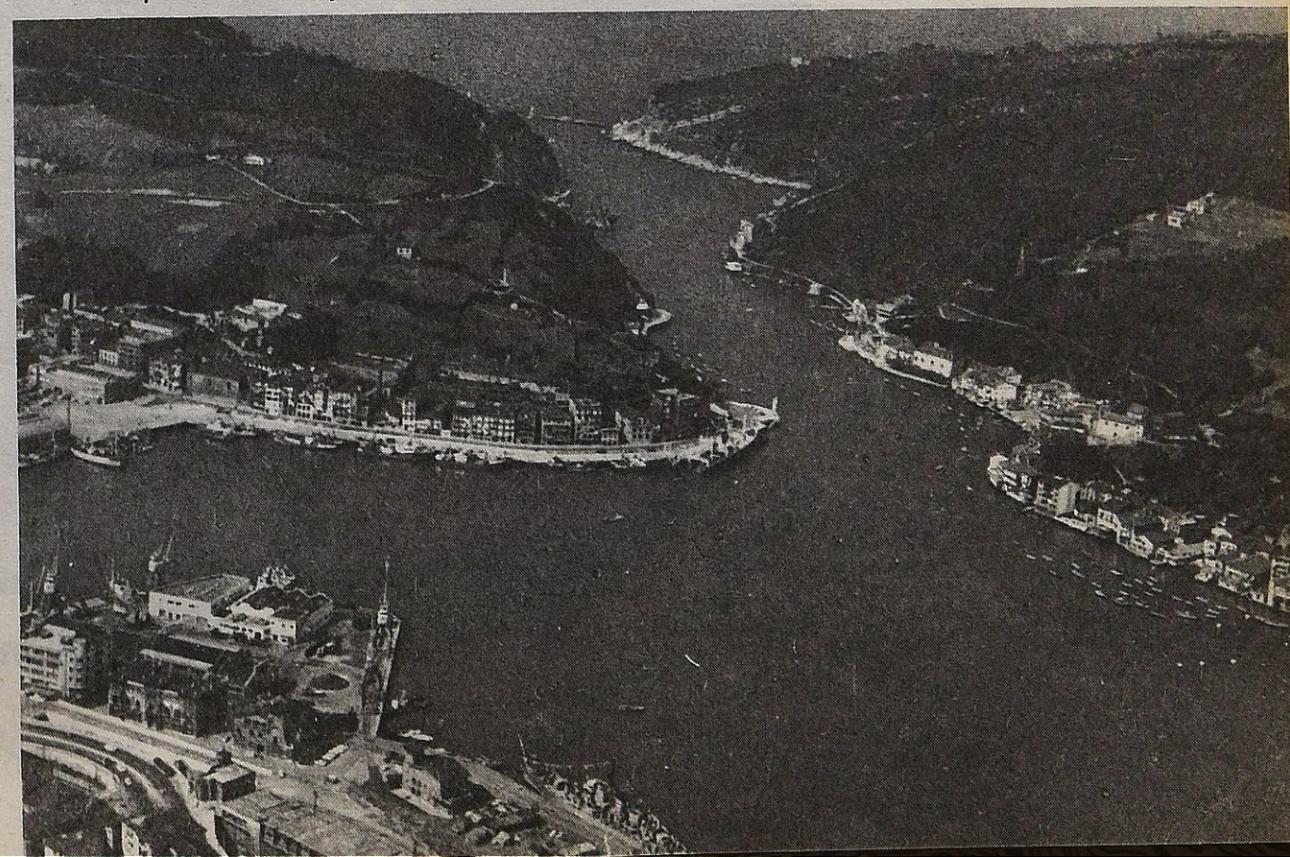
*Naturalmente, estos aparatos han participado en numerosas ocasiones en misiones de rescate y salvamento, en las que, como se ha demostrado en repetidas ocasiones, el helicóptero es un elemento insustituible.*

*En nuestro vuelo por los cielos guipuzcoanos pudimos tomar una serie de fotografías, algunas de las cuales publicamos al lado. Lástima que las condiciones climatológicas no eran óptimas, y en algunas de ellas puede apreciarse la niebla que impedía una correcta visibilidad.*

J. S.

través-Guetaria.

El puerto de Pasajes.



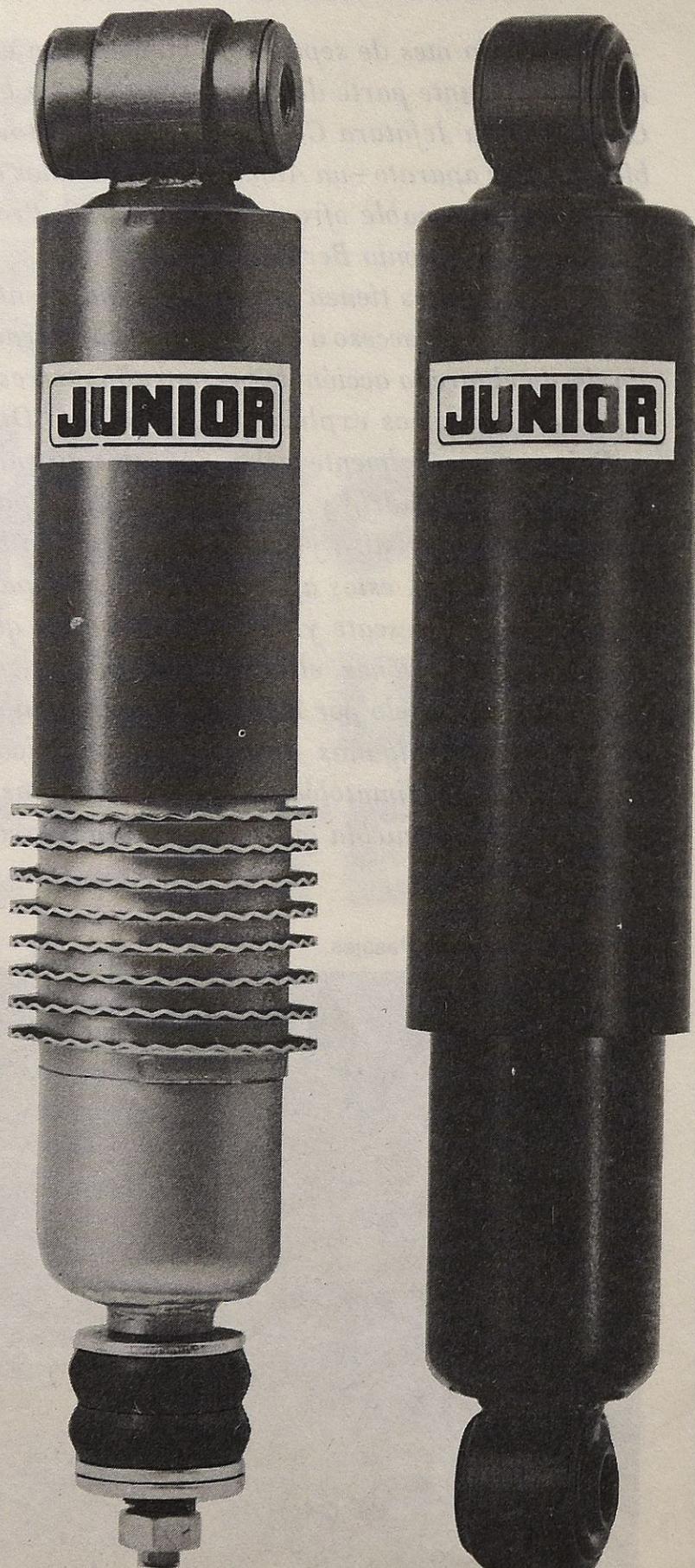
# Agárrese a Junior que vienen curvas!

Veamos; cuando llegamos a una curva, nos agarramos al coche, el coche a sus amortiguadores, y éstos a la carretera; hasta aquí todo correcto; pero ¿qué pasa si el amortiguador no se agarra? Sencillamente, que no se agarra nadie y todos ¡¡a la cuneta!!

¿Y cómo es que no hay nadie que se agarre?

Bueno, sí hay alguien..., se llama "JUNIOR".

O sea, agárrese usted a "JUNIOR", Junior agarrará en la carretera, su coche a ésta, y todos dispuestos ¡que vienen curvas!..



AMORTIGUADORES  
**JUNIOR**

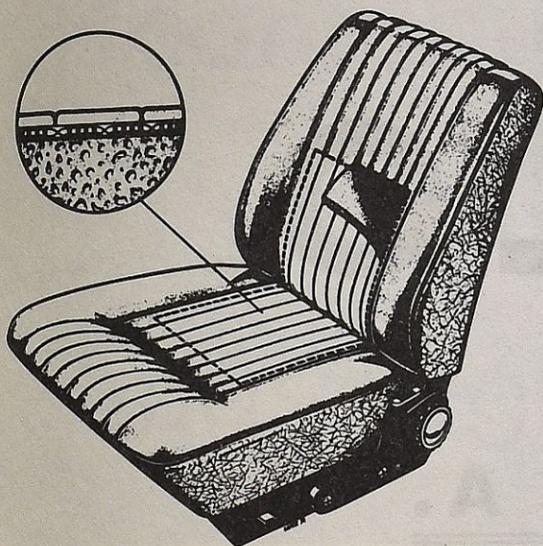
El "otro" seguro  
de su coche

de UNAMUNO, S.A.

## DOS NOVEDADES TECNICAS DE "SAAB"

Las firmas suecas siempre han estado en vanguardia en los temas relativos a seguridad y confort de los pasajeros. Ahora es Saab quien presenta, en sus modelos para 1972, dos interesantes innovaciones.

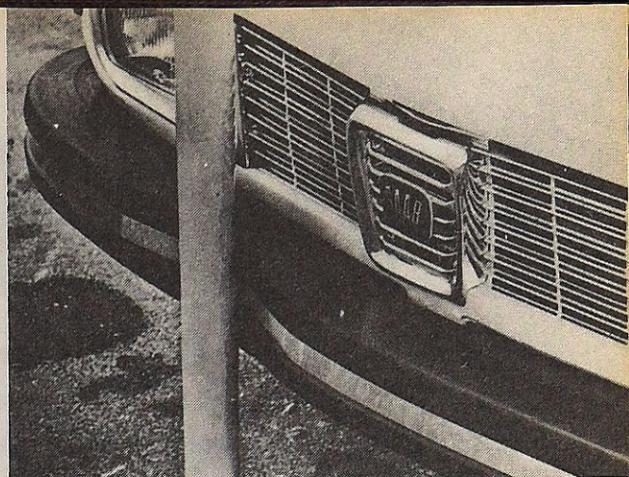
En primer lugar, unos parachoques elásticos para eliminar desperfectos en las maniobras



de aparcamiento, ya que tanto la carrocería como los propios parachoques permanecen incólumes en impactos sufridos a velocidad inferior a 5 km/h. Dichos elementos se componen de un perfil de acero en "U", en el que se sitúan unos bloques de plástico recambiables. La parte externa va cubierta de una gruesa capa de goma negra y un junquillo metálico decorativo. Los puntos de sujeción del parachoques al bastidor han sido reforzados.

El otro detalle es todavía más curioso. Se trata de una instalación de calefacción eléctrica en el asiento del conductor. El dispositivo entra en acción automáticamente, cuando se da el contacto, si el interior del coche se encuentra por debajo de 14° centígrados, y de forma automática se desconecta cuando el asiento alcanza una temperatura de 27° centígrados.

La calefacción va incorporada en el tapizado del asiento, y



el respaldo está totalmente a salvo de cualquier posible descarga eléctrica; no le afectan la posible humedad ni incluso el agua. Para mantener un tapizado suave y confortable, las resistencias de calefacción están tejidas de modo que forman una red que puede desplazarse transversal pero no longitudinalmente. Esto significa que dichas resistencias permanecen de forma elástica en su lugar, sin afectar para nada al confort del asiento. El propio diseño de estos conductores, en forma de red, ayuda al paso de aire, facilitando la ventilación en verano.

(Motor Press)

FIAT  
SEAT

**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

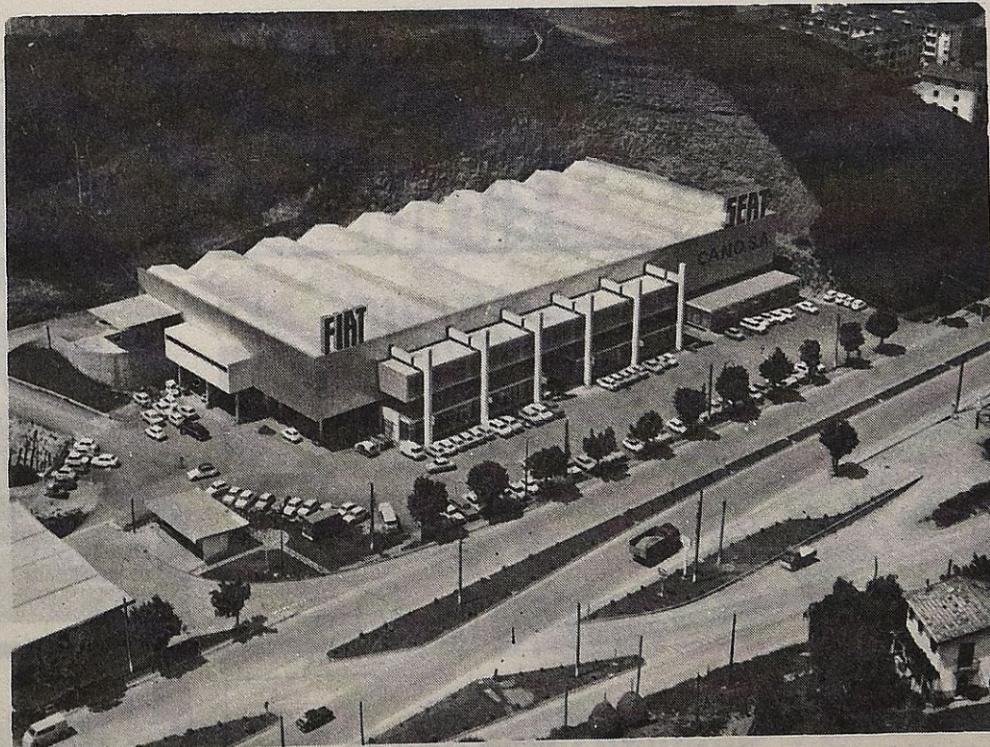
Asistencia  
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios  
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

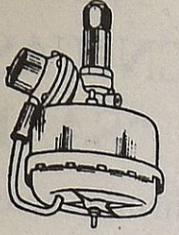
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

**FRENOS**

**AMORTIGUADORES**



**Y DIRECCIONES**

**TALLERES ESPECIALIZADOS**

**AREVALO**

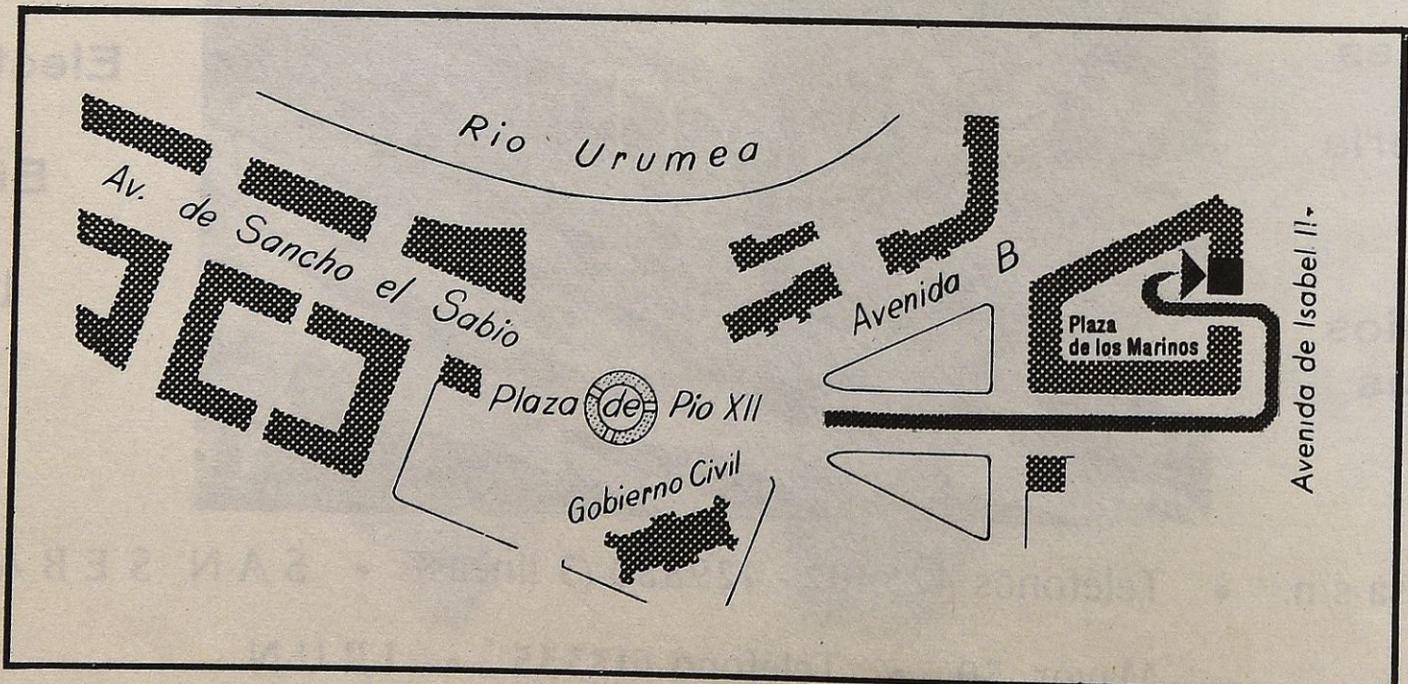
Taller Oficial de

**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 PEGAÑO.

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

**SAN SEBASTIAN**



# CONDUCTOR

Circulando  
por la derecha,  
contribuye  
a un tráfico  
más seguro

## FILTROS DE AIRE PARA COCHES DE CARRERAS

Hasta ahora, los monoplazas de carreras no utilizaban el filtro de aire por estimar que en los circuitos las condiciones de suciedad atmosférica no exigían su empleo. Únicamente se utilizaba una malla metálica sobre el carburador, en evitación de que pudiera saltar alguna partícula de mayor tamaño sobre la toma de aire de tan delicado elemento.

No obstante, el Departamento de Investigación de Purolator Inc., de Rahway (USA), ha obtenido un nuevo filtro, que, al proporcionar una perfecta limpieza del aire, supone un mayor rendimiento en la carburación de los bólidos. Así lo han manifestado A. J. Foyt y Al Unser, campeones de Indianápolis, la carrera más exigente del mundo. Foyt ha declarado: "Encuentro que este filtro mejora realmente el rendimiento del motor, y no hay duda de que este año podrá verse el primer filtro de aire sobre un modernísimo coche de "Indy", y pueden estar seguros de que no será el único en próximas ediciones".

Purolator Inc. está asociada en España con Purolator Ibérica, y los filtros fabricados por ésta siguen rigurosamente las especificaciones de los laboratorios de origen. Estos filtros equipan el mayor número de coches de fabricación nacional.

# Reda SQUIPULZCOANA, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de **Comercial Pegasus 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:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléf. 421883-421383

SAN SEBASTIAN

Recambios  
y  
Talleres

Km. 448 Telfs. 691308 — 691333

VILLABONA

Carretera Nacional nº1

# V RALLY BOSCH: TRAS EL ACCIDENTE DE DONCEL Y LA RETIRADA DE ETCHEVERS, RUIZ JIMENEZ HALLO EXPEDITO EL CAMINO DE LA VICTORIA

SUNSUNDEGUI Y LARRINAGA REALIZARON UNA MAGNIFICA CARRERA; DE NO HABER SIDO POR LA AVERIA QUE LES OBLIGO A ABANDONAR HUBIESEN PODIDO CLASIFICARSE EN SEGUNDA POSICION



El Porsche 911 de Ruiz Jiménez aguarda en el podium a que se baje la bandera.

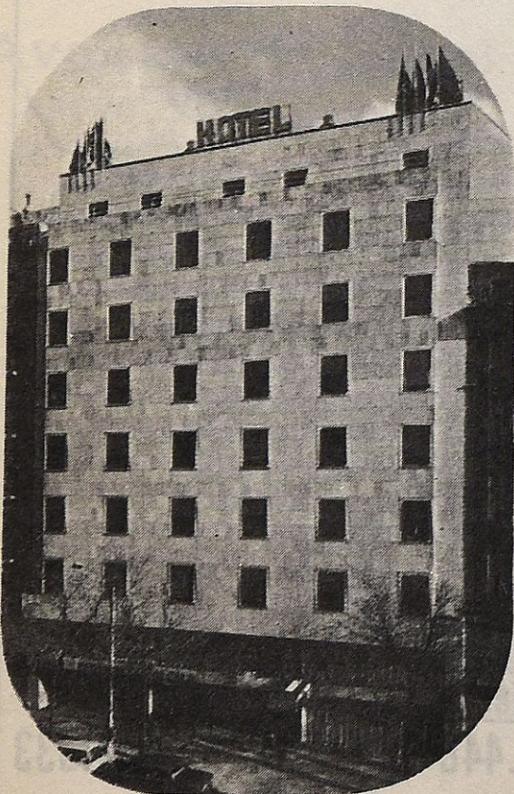
Alberto Ruiz Jiménez y Ricardo Muñoz, al volante de un Porsche 911 S, se proclamaron vencedores de la V edición del rally Bosch, I Memorial Jaime Segovia, organizado como en anteriores ocasiones por la R.P.M.V. bajo el patrocinio de Talleres Arizti, concesionarios de Bosch, en la zona norte. La prueba que había comenzado el sábado 28 de Agosto, a las 6 y media de la tarde, constituyó un nuevo éxito de organización, en la que a parte de la R.P.M.V. y Talleres Arizti, han jugado un importante papel la Asociación de Ayuda en Carretera y las fuerzas de la Guardia Civil de Tráfico, estando a la altura de lo que debe ser un rally puntuable para el campeonato de España. Puede decirse que todo se desarrolló con perfecta normalidad ya que la suspensión de dos pruebas de velocidad está perfectamente justificada. Poco antes de la salida, una serie de pilotos comunicaron a los comisarios deportivos que consideraban oportuno la no celebración de la Subida a Vidania, teniendo en cuenta que allí había encontrado la muerte Jaime Segovia. Ante semejante petición, la organización la anuló haciéndose eco de los sentimientos de los participantes. La segunda prueba anulada fue la de Lizarrusti, pero aquí intervinieron otros factores...

En este tramo cronometrado, el Porsche 911 tripulado por Eladio Doncel y Juan Antonio Conde se empotró contra una pared, produciéndose un cortocircuito que originó la combustión de la gasolina derramada como consecuencia del impacto. Se daba además la fatal circunstancia de que el Porsche había sido abastecido de combustible hacía poco tiempo y sus depósitos se hallaban casi completos. Obvio es decir que el magnífico vehículo ardió como una tea, sin que se pudiera hacer nada para extinguir las llamas por temor a que al acercarse al vehículo con los extintores estallasen los depósitos. Este temor motivó la detención de los vehículos que rodaban tras él, por lo que fue imposible efectuar un correcto cronometraje, anulándose por ello dicha prueba de velocidad. Afortunadamente, Doncel y su copiloto pudieron abandonar inmediatamente el coche y no sufrieron el más leve rasguño.

Otro accidente, mucho menos aparatoso, lo protagonizaron los hermanos Barcelona, al salirse con su R-8 en el tramo Miranda-Haro, los cuales también resultaron ilesos. Estos fueron los únicos abandonos provocados por accidentes; los restantes se debieron a causas puramente mecánicas, aunque algunos de ellos tuvieron una singular importancia en el desarrollo de la carrera.

Marc Etchevers que había comenzado a reaccionar tras la fulgurante salida de Doncel, vencedor en los tres primeros tramos cronometrados, adjudicándose las pruebas de La Herrera, Opacua, Urbasa, ésta ex-aequo con Doncel, y Lizarraga, se vio obligado a detenerse definitivamente poco después de cruzar el control horario de Echarri-Aranaz, como consecuencia de la rotura de una canalización de aceite. En aquellos momentos, Etchevers ocupaba el segundo puesto de la clasificación provisional, detrás de Eladio Doncel.

ra **hotel**  
**residencia**  
**alcalá**



Restaurante  
BASQUE

★

Cafetería  
BASQUE

★

ALCALA, 66  
Telfs.: 2251650\*  
(reservas) 2756351  
Dir. Telegr.:  
ALCALOTEL  
**MADRID**

Director: ANGEL URCHUGUI

Otro Porsche 911, éste tripulado por "Pancho" y Salaverri, se vería apartado de la carrera en Urbasa, pero no debido al pinchazo sufrido en este tramo, sino a los fallos en la carburación. Pero para los aficionados guipuzcoanos, el abandono más importante fue el del Alpine n.º 6, pilotado por Sunsundegui y Larrinaga.

Al quedar fuera de combate los tres Porsche anteriormente citados, Sunsundegui era el más firme aspirante al segundo puesto en la general, ya que el híbrido Alpine-Porsche de Reverter no dio el rendimiento esperado, siendo superado en la mayoría de los tramos cronometrados por Sunsundegui, que realizó la proeza de rodar en tiempos muy próximos a los de Ruiz Jiménez, consiguiendo en Elgueta el mismo "crono" que el futuro vencedor del rally. El abandono del Alpine de Sunsundegui y Larrinaga se produjo en la Subida al Calvario, cerca de Motrico, a las 6 de la madrugada del domingo, y fue debido a una avería en la transmisión.

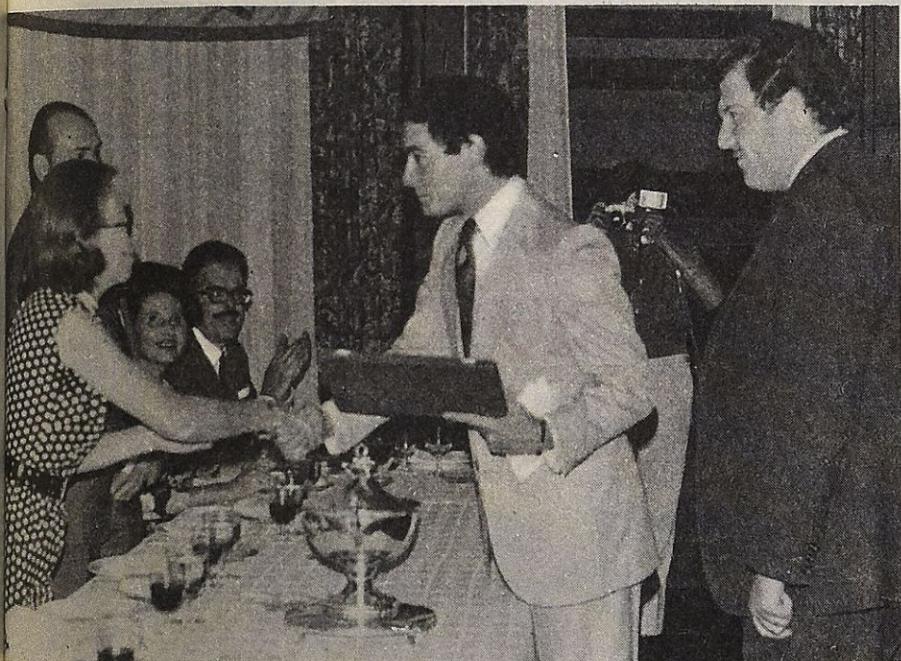
El bilbaíno Luis del Olmo, asiduo participante en las diferentes pruebas que a lo largo del año se celebran en nuestra región, tuvo una destacada actuación al volante de su Morris-Cooper, clasificándose cuarto en la general y primero del segundo grupo (Turismos especiales). El catalán Manolo Juncosa, con su Seat 124 Sport, fue el primero en la clasificación de vehículos nacionales, pero a nuestro entender fue más meritoria aún la carrera de Pedro Román, primer clasificado en Turismos de Serie y séptimo absoluto, con su Seat 1430. Es un detalle curioso y significativo que



Etchevers en la segunda prueba de velocidad. Está anocheciendo y todavía no se han producido las primeras bajas...

todos los Seat que tomaron la salida consiguieron llegar al final de esta durísima prueba, algunos de ellos en destacados lugares de la clasificación. Diremos finalmente que de las 19 pruebas de velocidad celebradas, Doncel ganó 3, Etchevers 4 y Ruiz Jiménez las 12 restantes, haciendo la salvedad que en Elgueta compartió el triunfo con Sunsundegui. Sin lugar a dudas puede afirmarse que tras los abandonos de Doncel, "Pancho" y Etchevers, Ruiz Jiménez tenía la victoria al alcance de la mano. El último acto de la V edición del rally Bosch tuvo lugar en la Sociedad Bilbaína, entregándose en el transcurso de una cena los premios y trofeos. A dicho acto asistieron los familiares de Jaime Segovia y Bernard Tramont que, como recordarán muchos de Vds., pilotaba el coche en el que el infortunado copiloto encontró la muerte. Fue muy aplaudido el bello gesto de Ruiz Jiménez quien, tras recibir el trofeo al vencedor absoluto del rally, hizo entrega del mismo a la madre de Jaime Segovia, quien muy emocionada dio las gracias.

Javier Sangüesa



Ultimo acto del rally BOSCH. Ruiz Jiménez y su copiloto Muñoz saludan a los padres de Jaime Segovia.

#### CLASIFICACION GENERAL

N.º			Puntos	Clasf.
1	Ruiz Jiménez - Muñoz	Porsche 911 S	6.380	1º
5	Reverter - Vázquez	Alpine-Porsche	6.652	2º
14	Pradera - Olazábal	Ford 2.300	6.958	3º
18	Del Olmo - Casas	Morris Cooper	7.001	4º
16	Juncosa - Adel	Seat 124 Coupé	7.023	5º
12	Lezama - Lozano	Alpine 1.300	7.401	6º
30	Román - López	Seat 1.430	7.409	7º
31	García - Díaz	Seat 1.430	7.516	8º
32	Suárez - Suárez	Seat 850 Coupé	7.602	9º
21	Monasterio - Marquiegui	Morris Mini	7.736	10º
22	Ríos - Dorronsoro	Authi Mini 1.000	7.867	11º
9	Azpitarte - Echave	Alpine 1.300	7.885	12º
35	Palacio - Arnáiz	Simca	8.032	13º
24	Fuentes - García	Morris Mini	8.067	14º
34	Bravo - Hernando	Seat Coupé	8.094	15º
38	Escauriaza - Erhardt	Simca	8.124	16º
17	Ribalaygua - Borrarán	Seat 124 Sport	8.280	17º
33	Jauregui - Azcarreta	Seat 903	8.346	18º
25	Tellería - Garay	Austin Cooper	8.353	19º
26	Novillo - Hermosilla	Morris	8.484	20º
28	Fernández - Toca	Renault R-8 TS	8.888	21º
27	Ceballos - Herrera	Renault R-8 TS	10.243	22º

AMORTIGUADORES



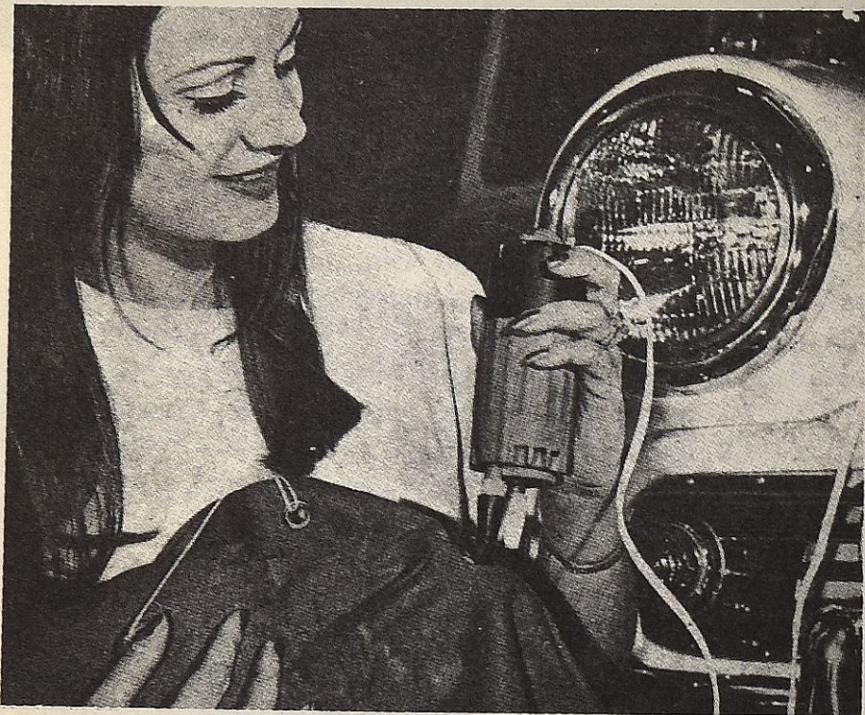
• Venta

• Servicio Oficial

• Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

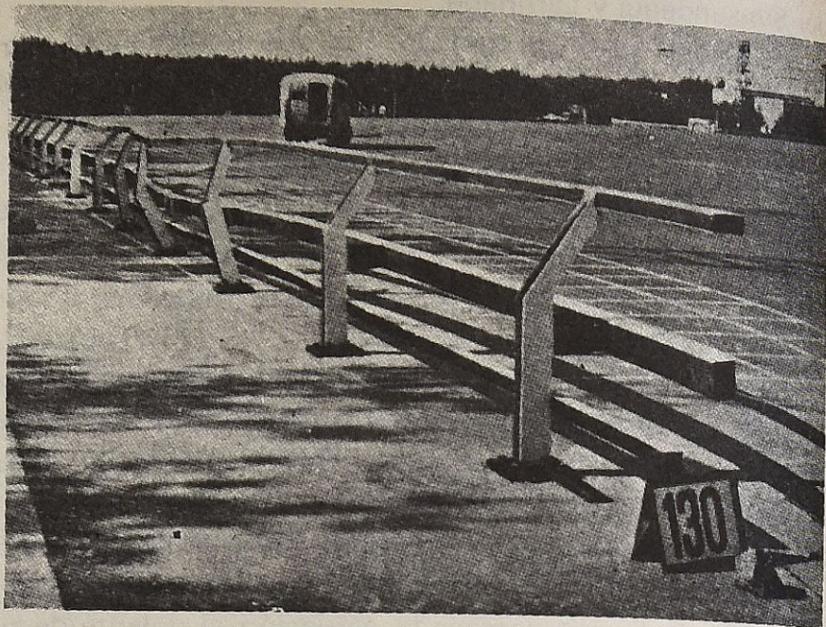
c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN



### NUEVO INFLADOR DE MANO

He aquí un nuevo inflador de mano, que puede trabajar conectado a la batería del coche y con el que se pueden inflar los colchones, las almohadillas de aire, las pelotas de playa y la barca de goma: aparato que ha sido presentado en Londres.

Con este aparato, que tiene un motor de bajos amperios y que utiliza muy poca energía, la operación de inflar se hace más fácil y se puede usar con cualquier batería de coche o barco de doce o seis voltios. Para su uso se conectan los dos enchufes que tienen a los terminales negativos y positivos de la batería y se hace presión con la mano, a fin de que el aparato se infle.



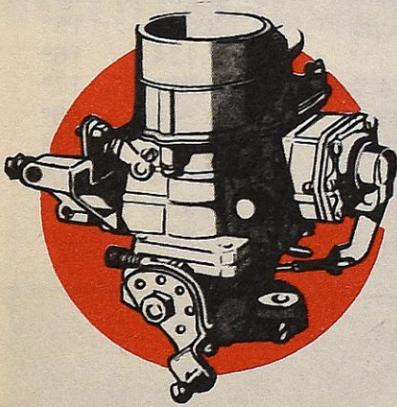
### PRETILES PARA AUTOPISTAS ELEVADAS

Algunos centros que se dedican a la investigación de seguridad en carretera han concentrado sus esfuerzos en la mejora de los pretiles que protegen a los vehículos en los puntos de confluencia de las carreteras con pasarelas, puentes y viaductos. Su objeto es el de contener al vehículo y volver a dirigirle en condiciones de seguridad, sin poner en peligro a sus ocupantes o a otros vehículos. Como resultado, muchos de estos nuevos pretiles o parapetos de Gran Bretaña y de Europa se están proyectando total o parcialmente con perfiles rectangulares huecos.

Ante el creciente tráfico de vehículos pesados, el Laboratorio Británico de Investigaciones sobre Carreteras está desarrollando unos parapetos que podrán aguantar de manera eficaz y segura el impacto de vehículos de cinco toneladas o incluso más. Se están ensayando actualmente tres modelos, que utilizan perfiles rectangulares huecos, sustentados por postes débiles, postes frangibles y postes robustos.

Estos perfiles se fabrican en Gran Bretaña por la British Steel Corporation en 38 tamaños, que van desde 12,7 x 12,7 milímetros a 457 x 355 milímetros.

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA**  
CONFIENOS 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

## HACIA EL AUTOMOVIL SEGURO



### INTERESANTE NOVEDAD DE CHRYSLER: EL ALMOHADON DE SEGURIDAD

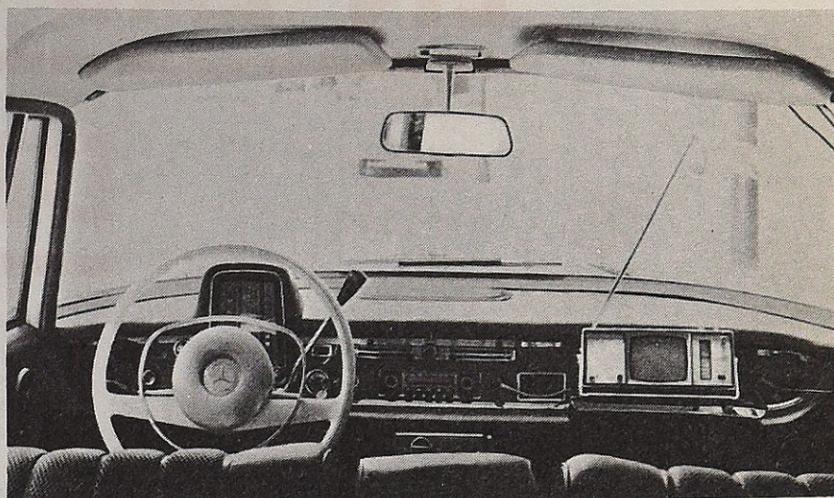
*Es preocupación constante de todo fabricante de automóviles encontrar sistemas o accesorios que garanticen, en caso de accidente, el mayor grado de seguridad posible para los pasajeros. Ya hemos publicado en varias ocasiones artículos sobre el tema, señalando la serie de condiciones que deben reunir los habitáculos para lograr este objetivo.*

*Chrysler Corporation, uno de los más importantes constructores del mundo, ha realizado interesantes experiencias sobre un nuevo tipo de cojín o almohadón, denominado de seguridad, que protege a los pasajeros en caso de colisión. Al sufrir el impacto, las rodillas del ocupante tocan contra el almohadón de amortiguación, el cual controla el movimiento hacia delante e impide que el cuerpo se levante del asiento, a la vez que absorbe el golpe pectoral.*

*En la versión delantera, puede integrarse el panel de instrumentos, de tal forma como muestra la fotografía. La versión para los pasajeros del asiento trasero, tiene además la utilidad de servir de cabezal para los delanteros, accesorio que ha salvado a más de un accidentado de la fractura de base de cráneo en la colisión trasera clásica de autopista.*



## TELEVISION EN SU AUTOMOVIL



A pesar de que estamos en la era de la imagen y que la televisión de uso doméstico se ha difundido ampliamente, los pequeños aparatos de TV que se fabrican para ser montados en los automóviles han tenido poca aceptación en Europa. Lo más frecuente, es que este tipo de instalaciones se haga en auto-pullman de lujo, para las agencias turísticas y en los autocares de viajeros que realizan largos recorridos.

En estos casos los receptores van situados a una altura conveniente para su perfecta visibilidad, en el interior del autocar. La antena se instaló en el techo del vehículo, siendo en general la recepción de buena calidad.

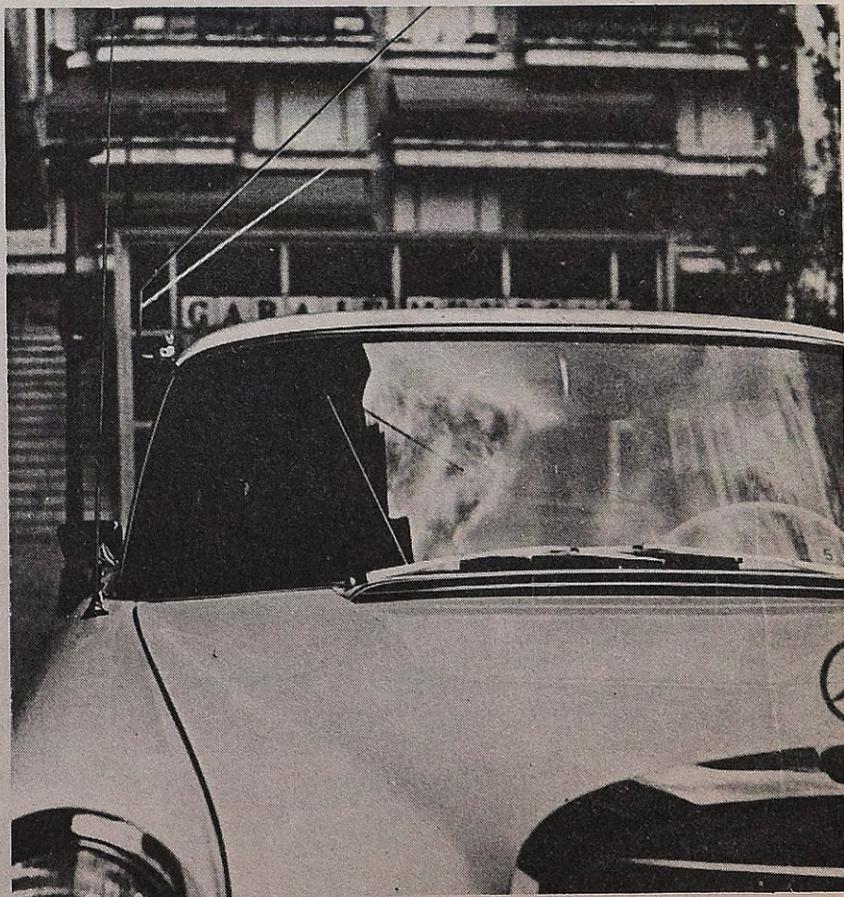
En turismos, salvo raras excepciones en modelos de alto lujo, y pese a existir aparatos de TV de dimensiones muy pequeñas y de gran calidad de imagen, la televisión no se puede decir que esté proliferando. La razón es, quizá, que resulta un capricho caro y, sobre todo, que exige ser instalada en un coche de amplias dimensiones, siendo este tipo de vehículos poco corriente en Europa.

### INSTALACION

En modelos corrientes, el aparato suele colocarse en los respaldos de los asientos delanteros, o bien en el salpicadero al lado contrario del volante. En estos casos, la antena de recepción, un doble dipolo, suele ir situada en un lateral del automóvil, junto al techo, entre la divisoria de puertas delanteras y traseras. En cuanto a la recepción suele ser de buena calidad, aunque la comodidad de visión no lo sea tanto.

### FUTURO DE LA TELEVISION EN EL AUTOMOVIL

El futuro de la televisión "automovilística" no está tanto en su generalización para la recepción de los programas ordinarios, como en su incorporación orgánica, para una mejor conducción. En efecto, las principales fábricas de automóviles norteamericanas están efectuando pruebas con un sistema de televisión en circuito cerrado. Un pequeño receptor, perfectamente visible para el conductor, recibe las imágenes de una o dos cámaras que "ven" todo lo que sucede por detrás, con una visión panorámica de gran fidelidad y nitidez. Así, la TV se pone en función de la seguridad del conductor.



# ¡ REVOLUCION

## EN LAS OFICINAS

### DE PROYECTOS!

DE UN SIMPLE DIBUJO A LAPIZ AHORA  
SE PUEDE OBTENER POR XEROCOPIA,  
EL PLANO DEFINITIVO EN VEGETAL

**CON AHORRO DE MUCHO TIEMPO Y DINERO**



- Reducciones de DIN A-0 a DIN A-2, o DIN A-3, o DIN A-4.
- Reproducción normal hasta el tamaño máximo DIN A-2
- A precios increíblemente bajos
- y, además, ¡en el acto!

**\* Otros trabajos \***

- Vegetales, poliéster o clichés de offset a partir de originales opacos y ¡hasta de cartón!
- Regeneración de planos viejos y deteriorados.
- Mejora del contraste para microfilm.
- Cambio de rótulos, cajetines, rectificaciones de errores.

————— Todo —————

en cualquier clase de papel y con reducción de formato a voluntad le ofrece los trabajos anteriormente citados con la reciente instalación de la máquina **RANK XEROX 1860**

## **CASA NERECAN**

Avda. de España, 19

Teléfono 410356

**SAN SEBASTIAN**

**\* invita \***

a los Sres. arquitectos, ingenieros, topógrafos, delineantes, dibujantes, proyectistas, etc. y a los laboratorios de reducción de planos, a realizar sus trabajos por este nuevo procedimiento

# TERRIBLE DISYUNTIVA PARA LOS MEDICOS

¿Está Vd. en perfectas condiciones para conducir o, como muchos miles de personas, se niega a aceptar que su vista ya no es tan buena... y que sus reflejos y condición física han descendido considerablemente?

Hasta ahora, son muchas las personas que han conducido sin estar en condiciones físicas de hacerlo. Pero acaba de implantarse un plan en Inglaterra que posiblemente sea adoptado por el resto del mundo antes de que finalice el año. Este plan evitará que los conductores que no estén en perfectas condiciones, salgan a la carretera.

Hasta ahora, la única persona que sabía que un conductor no debería coger el coche era su médico. Durante años los médicos se han enfrentado al dilema de tener que faltar al secreto profesional o dejar que su paciente condujese sin reunir las condiciones necesarias para hacerlo.

Actualmente, aunque existen controversias profesionales, parece que a los médicos se les va a quitar este peso de encima.

Las nuevas regulaciones británicas, antes de dar un carnet de conducir, exigen un informe médico completo. Las personas que padecen vértigo, desmayos o epilepsia necesitan un certificado de su médico de cabecera, acompañado de un historial sobre su enfermedad y un informe sobre las posibilidades de conducir.

## Obligación del médico

Aunque la Asociación Médica Británica dice que nunca debe quebrantarse la confianza del paciente, un portavoz de la asociación ha manifestado: "El médico se debe al paciente, pero también es su obligación asegurarse de que un paciente no conduzca cuando no esté en condiciones de hacerlo". Una consecuencia de esta decisión, podría ser, que el enfermo no vaya al médico por temor a que le quiten el permiso de conducir.

Un médico dijo que uno de sus pacientes sufría pérdidas temporales de memoria pero, de ninguna manera, quería dejar de conducir. El médico no podía hacer nada sin romper el secreto profesional.

El paciente, James Fairman, de 63 años, tuvo un ataque al volante y se mató. "Me gustaría que las autoridades inves-

tigaran sobre esto", dijo el médico.

"He hablado con muchos colegas y todos se encuentran en la misma posición. Quisiéramos saber cuándo nos está permitido romper nuestro secreto profesional".

## El peligro

El problema del nuevo plan, dicen los médicos, está en que las personas que sufran de pér-

**Si declaran inútil para conducir a su paciente, rompen el secreto profesional.**

**Si no lo hacen, pueden ser causa de daños incalculables.**

**En Inglaterra se va a permitir romper el silencio en ciertos casos.**

**El epiléptico podrá conducir si pasa tres años sin ningún ataque.**

dida temporal de la memoria no irán al médico a que les dé un tratamiento, por temor a perder el permiso de conducir. También pueden ir al médico y no hablar de los síntomas, poniendo en peligro su salud.

La opinión de los médicos, en general, es que les debiera estar permitido revelar el estado de un enfermo cuando ellos consideren que no debe conducir.

Un médico dijo: "Encerramos a lunáticos peligrosos porque pueden matar gente. Pues por la misma razón, debemos retirar de la carretera a personas que no estén en condiciones de conducir.

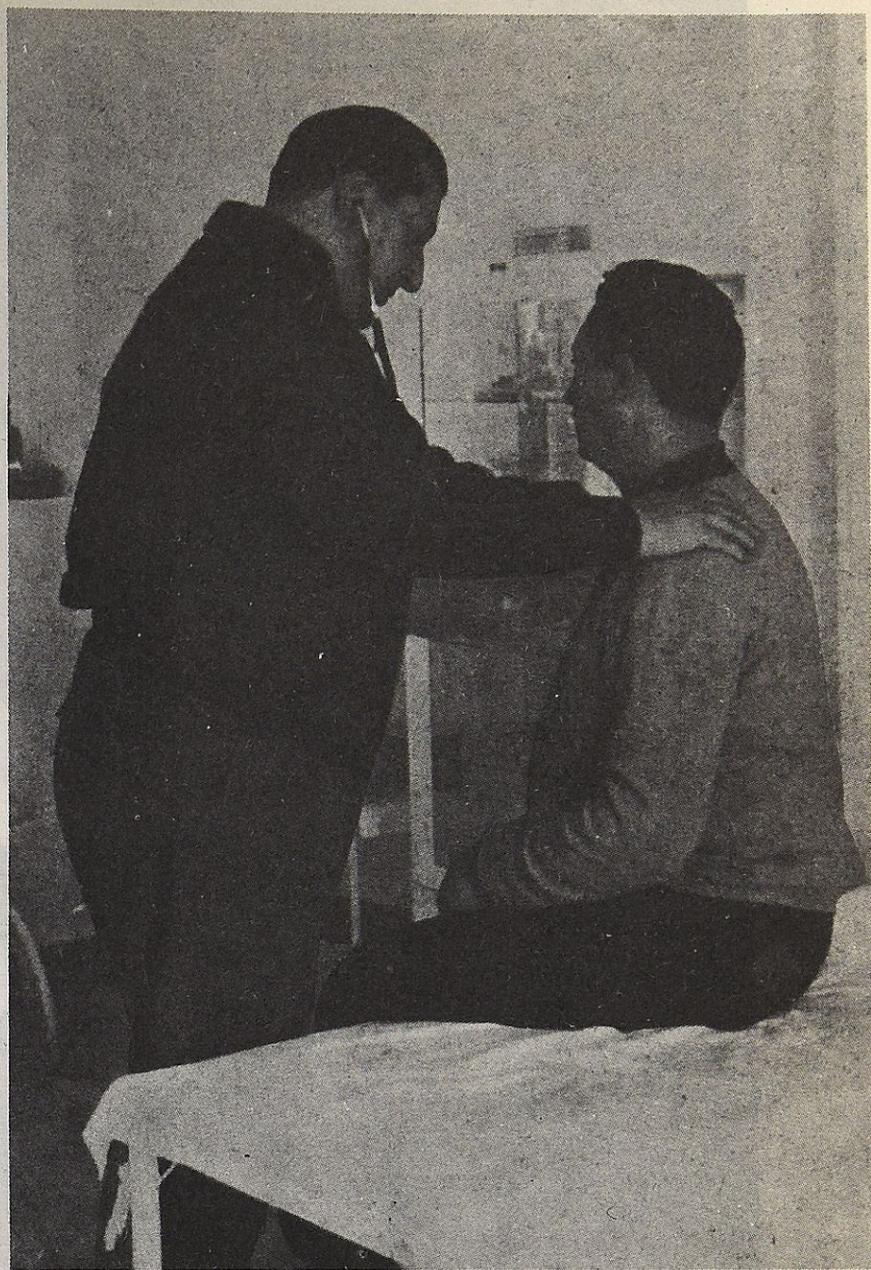
Otro médico manifestó: "Ya es hora de que se aclare esta situación. Necesitamos nuevas leyes que ayuden al médico a proteger, no sólo al público en general, sino a sus propios pacientes".

En las actuales circunstancias los médicos encuentran muy difícil trazar una línea entre su obligación con el paciente y su obligación para con la sociedad.

## Romper el silencio

Dentro de su propia profesión, tampoco saben cuándo pueden romper el silencio.

Dice el Dr. Paul: "El comité de la Asociación Médica Británi-



ca dice que, en ningún caso, debemos romper el silencio profesional. Pero, por otro lado, el Sindicato de Defensa Médica nos dice que nos respaldará si rompemos el silencio en asuntos de importancia pública".

Por lo tanto, los médicos no saben a qué lado inclinarse, por lo que desean la intervención del gobierno para poder resolver su problema.

Se ha hecho un nuevo tipo de solicitud de licencia de conducir en la que el interesado que padece de vértigo, mareos o epilepsia, tiene que comunicar el nombre de su médico particular.

## Consentimiento

Ellos deben autorizar a su médico para que dé un informe sobre su salud.

Según la nueva ley, un epiléptico podrá conducir si no ha tenido un ataque durante tres años.

Un portavoz de la Asociación Médica Británica ha dicho: "Siendo el paciente el que da el consentimiento, el médico ya no tiene ningún problema moral para presentar su informe".

"Desde el punto de vista ético, el médico se debe al paciente, pero esto incluye, indudablemente, el evitar que con-

duzca un coche si no está capacitado para hacerlo".

Mr. Michael Jones, secretario general de la Asociación de Epilépticos, en Inglaterra, hace tiempo que ha solicitado la intervención del gobierno en este aspecto.

## El riesgo

"En Inglaterra hay de 250.000 a 300.000 epilépticos", dice. "El médico tiene obligación de informar a las autoridades si hay peligro de que un determinado paciente tenga un accidente debido a su enfermedad".

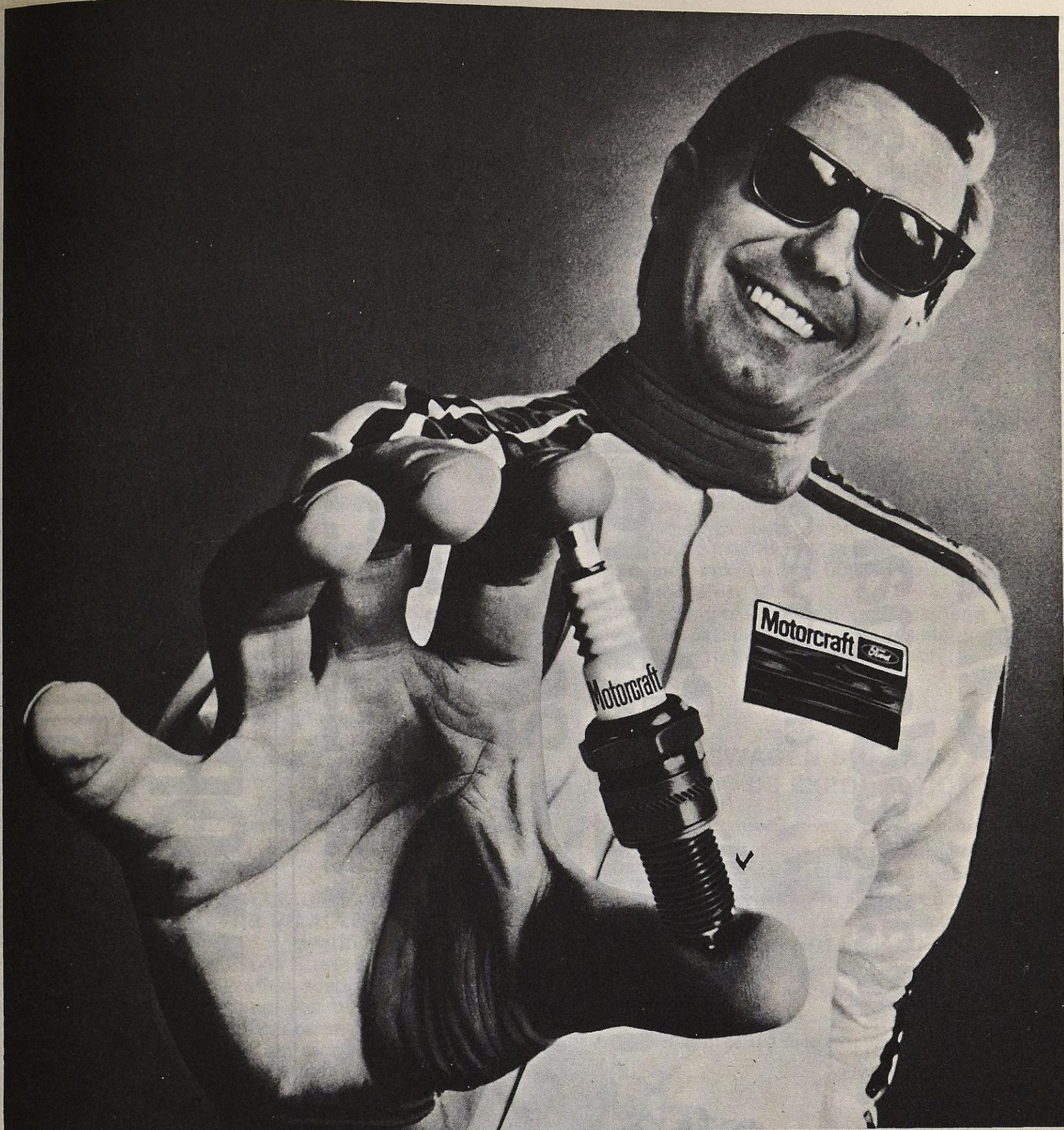
Este punto de vista está totalmente respaldado por el Sindicato de Defensa Médica.

El simple aumento de tráfico en las naciones industrializadas ya causa bastantes accidentes. Es absurdo aumentar el número con conductores que no tienen la necesaria capacidad física para conducir.

Muchas naciones siguen con interés el proceso que se está desarrollando en Inglaterra y es posible que, antes de finales de año, sigan el ejemplo. Si esto ocurre, es posible que el próximo año miles de motoristas no puedan salir a la carretera...

SIMON MARSH

**Autolite  
le presenta  
a un  
nuevo amigo  
con mucha  
chispa...**

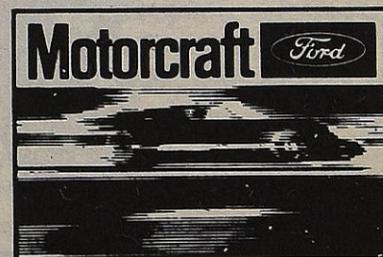


## ... Mister Motorcraft.

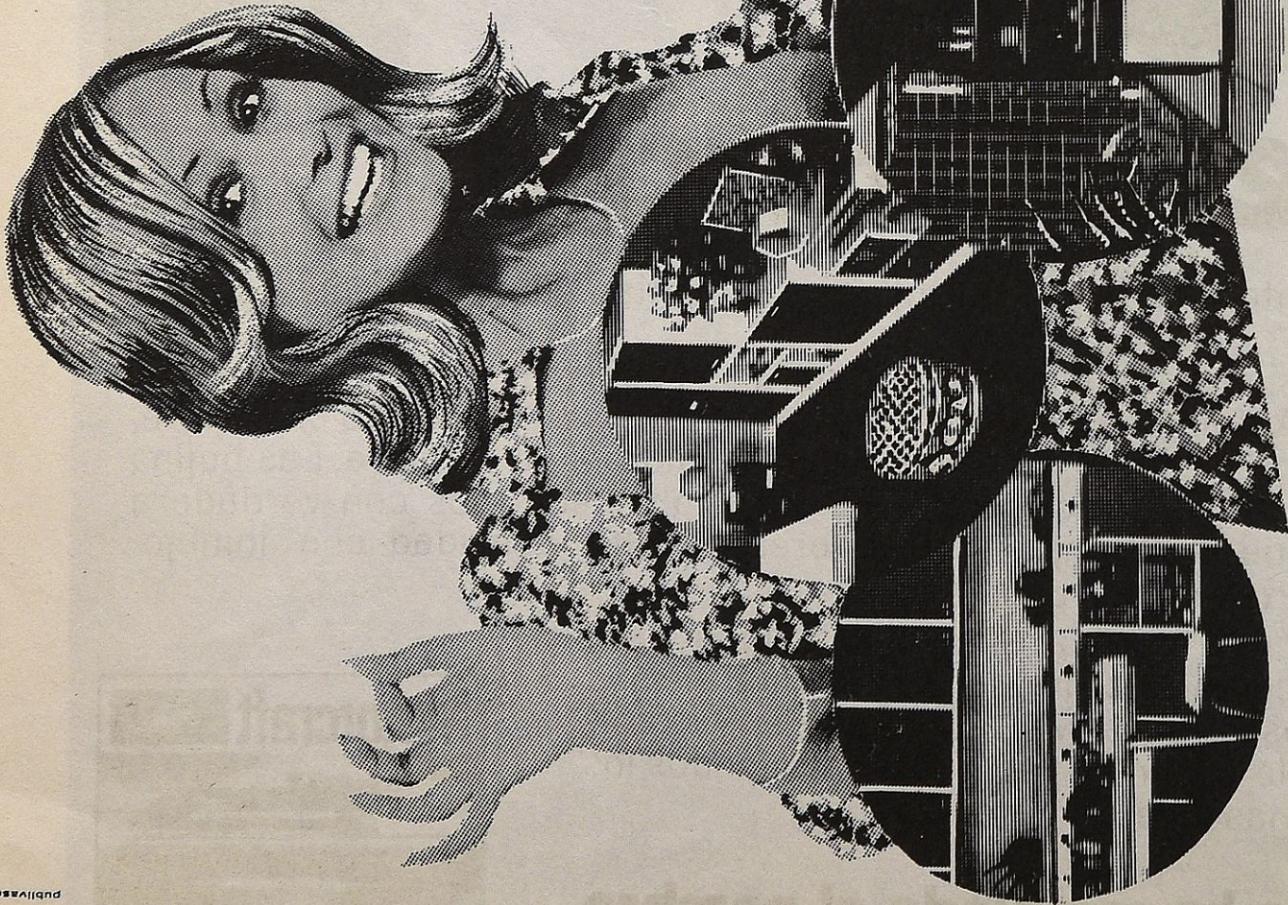
Usted ya conoce Autolite, las famosas bujías, que tantas carreras han ganado. Bujías con chispa.

Seguro que usted, que siempre busca lo mejor para su coche, las ha pedido siempre. Pero, ahora, las bujías Autolite se llaman Motorcraft: les hemos cambiado el nombre. Fíjese bien, sólo el nombre. Porque su calidad sigue siendo la de siempre. Las bujías Motorcraft siguen teniendo electrodos de larga duración, electrodos con verdadera chispa para un arranque relámpago. Y aisladores de alta densidad con inmejorables rendimientos en todas las condiciones.

Por eso Mister Motorcraft será un magnífico amigo para usted. Un amigo que, como Autolite, le dará siempre unas "salidas" y unas prestaciones verdaderamente extraordinarias. Un amigo que le espera, a partir de hoy, en todos los talleres y en todas las gasolineras de España.



**Antes Autolite. Sólo ha cambiado el nombre.**



# *Un sorteo pensado para nosotras...*

(renovación del hogar)

## **4** premios de **250.000 ptas. cada uno**

**plazo de opción: 31 de octubre**

**XLVII día universal del ahorro**

**\* Solicite información en cualquiera de nuestras oficinas**

# **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN**

# \* noticias \*

## AMORTIGUADORES ESPACIALES PARA LOS AUTOMOVILES

Los amortiguadores que emplearon los astronautas contra los golpes en el vehículo lunar "Rover", que llegó a nuestro satélite a bordo del "Apolo 15", podrán ser aplicados en los automóviles corrientes, contra todo tipo de colisiones.

El invento consiste en una especie de discos de goma acoplados a unas varillas que, al recibir un impacto, suavizan eficazmente la fuerza del choque. La aplicación de este sistema en la industria de la automoción será posible por la concesión que hace la NASA, que posee la patente del sistema y está dispuesta a ofrecerla libre de "royalty", según se asegura en el "New York Times".

## SISTEMA DE PROPULSION DOBLE PARA LOS AUTOMOVILES DE 1980

El señor M. Terry, uno de los cerebros más cualificados de Chrysler Corporation, ha anunciado que los vehículos que se utilizarán a partir de 1980, en las ciudades americanas, serán de un tipo mixto. Estos automóviles funcionarán con dos sistemas diferentes de propulsión: un motor de explosión, que será utilizado para una conducción autónoma, fuera de las autopistas; dentro de las autopistas, los coches serán "enganchados" en un sistema programado, en el que se fijará el itinerario deseado por cada automovilista, circulando los vehículos automáticamente, merced a su segundo motor eléctrico, en conexión con la Red general de la ruta. Las ideas de M. Terry sobre las autopistas de 1980, nos recuerdan a los procedimientos que se emplean en España, desde hace muchos años, en los famosos "autos de choque".

## PARA DISMINUIR LA POLUCION INTENTAN CAMBIAR EL PLOMO POR UN ACTIVO VENENO

FRANCIA.— Dos pretendidos científicos de la desconocida Universidad de Aix-la-Chapelle, han propuesto a las autoridades de Tráfico sustituir el plomo de la gasolina del país hermano por un 20 % de alcohol metílico, que no produce humos en la combustión. Desgraciadamente, el proceso químico resulta terriblemente caro y, sobre todo, el metanol es un activo veneno para el cuerpo humano. No obstante, la Administración ha archivado el invento para su detenido estudio posterior.

## EL JAPON SOLO POSEE 628 KILOMETROS DE AUTORRUTAS

En el Imperio del Sol Naciente, sólo existen actualmente 628 kilómetros de autopistas, pero se ha iniciado la construcción de 1.861 kilómetros más, de los cuales 1.017 estarán terminados antes de 1973.

## LISTA DE PRECIOS PARA LAS REPARACIONES DE AUTOMOVILES EN ITALIA

La Federación italiana de Mecánicos de Automóvil ha confeccionado una lista con los precios aproximados de todas las posibles reparaciones de un automóvil. Aunque estos precios no serán obligatorios para los 12.000 talleres que hay en Italia, sí lo serán para los que se adhieran a esta fórmula aconsejada. Los que la acepten deberán colocar la famosa lista de precios en un lugar visible.

## JAPON: AUTOBUSES ELECTRICOS PARA 1981.

Osaka.— El Ayuntamiento de esta ciudad japonesa pretende reemplazar, en el término de diez años, su parque de 1.733 autobuses diesel por otros vehículos de tipo eléctrico. Para conseguir este propósito, se ha hecho público un concurso, en el que los autobuses eléctricos que adopte deberán alcanzar, al menos, la velocidad de 60 km./h. y ser capaces de transportar 70 pasajeros.

## LA MAYOR EMPRESA DEL MUNDO SIGUE SIENDO LA GENERAL MOTORS

La Unión de Bancos Suizos ha publicado —como otros años— un folleto con los datos de las principales empresas del mundo en 1970. En primer lugar figura la General Motors, cuyas ventas ascendieron el pasado año a 20.500 millones de dólares, con un descenso del 22,7 por 100 respecto a 1969. La General Motors es igualmente la primera en cuanto a personal empleado, con un total de 696.000 personas, siguiéndola en importancia en personal la Ford Motors con 431.727 empleados, pero con una cifra de ventas de 17.000 millones de dólares. La Ford Motors, segunda en automoción, sólo es la tercera en el conjunto, pues la supera la Standard Oil, de New Jersey.

El tercer lugar del automóvil es para Chrysler, que tuvo el pasado año ventas por valor de 7.650 millones de dólares y ocupa a 228.332 personas. El cuarto lugar es para Volkswagen, con ventas por valor de 4.720 millones de dólares y con 190.306 personas empleadas, y el quinto lugar, a bastante distancia, lo ocupa la Daimler Benz, con ventas por valor de 3.300 millones de dólares y 144.500 personas empleadas. Sin embargo, por el número de empleados la Daimler Benz es superada por la British Leyland, que ocupa a 200.000 personas; por la Fiat, con 184.814, y por Renault, que emplea a 150.000 personas, pero con cifras de ventas inferiores.

De las empresas del automóvil, la Régie es la que experimentó el pasado año mayor aumento de sus ventas, con un 30,8 por 100 de alza sobre 1969.

## VOLKSWAGEN SUBE LOS PRECIOS DE EXPORTACION

Volkswagen proyecta llevar a cabo un aumento de sus precios al detall en la mayoría de sus mercados, incluidos los Estados Unidos. Aunque la sobretasa americana de importación ha colocado a los coches importados en una situación de desventaja respecto a los americanos, Volkswagen no espera que la subida que implique tenga excesivas consecuencias sobre las ventas. La semana pasada, Volkswagen anunció aumento en los precios del mercado nacional en un promedio del 1,3 por 100 para sus modelos de 1972. Audi NSU, su filial, ha seguido el ejemplo, aunque sus aumentos son sólo del 1 por 100. Las dos excepciones son el Audi 100 (que sube un 1,30 por 100) y el Ro 80 (un 4 por 100).

## TAMBIEN LA OPEL Y LA FORD

Después de la Opel, la Ford alemana ha decidido una subida de los precios de sus modelos. Este aumento varía entre un 1,2 y un 3,8 por 100, según el tipo de coche, y está justificado en el aumento de los costos.

## SUBVENCION EN CASO DE MUERTE EN ALGUNAS AUTOPISTAS ESPAÑOLAS

*Unas subvenciones para los familiares de aquellas personas que mueran en accidente ocurrido en las autopistas del Mediterráneo ha dispuesto la sociedad concesionaria de tales autopistas.*

*Desde el 1 de septiembre hasta el 31 de agosto de 1972, la sociedad explotadora de las autopistas catalanas subvencionará con 250.000 pesetas a los familiares de aquellas personas que hallasen la muerte en un accidente en las autopistas, cuando fuesen mayores de dieciocho años, y con 50.000 pesetas en caso de muerte para los menores de dieciocho años, ya sean conductores de vehículos u ocupantes de los mismos.*

# 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**

---

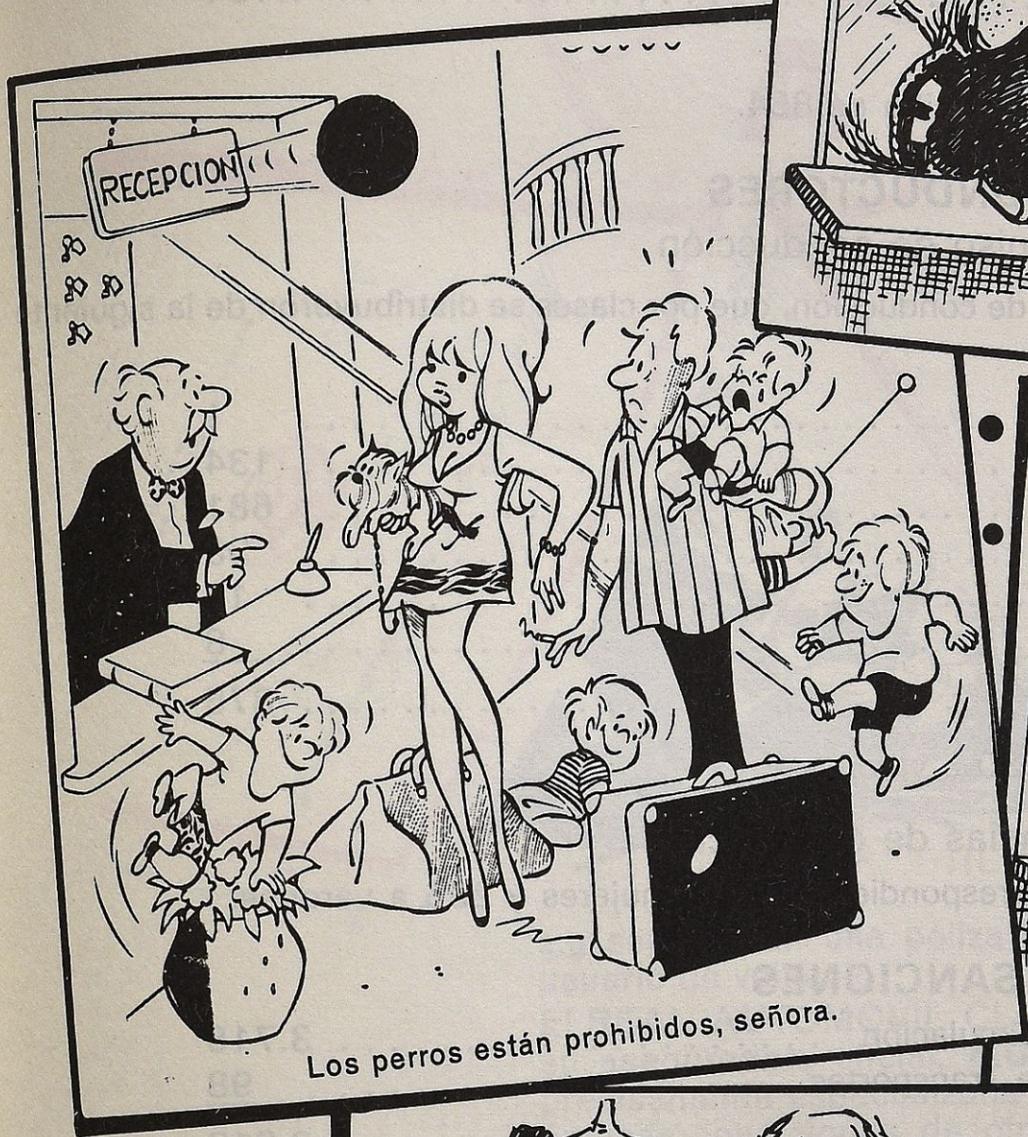
## INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista ..... 0,50 %  
Imposiciones a plazo de tres meses ..... 3,50 %  
Imposiciones a plazo de seis meses ..... 4,50 %  
Imposiciones a plazo de un año ..... 5,00 %  
LIBRETAS DE AHORRO ..... 2,50 %

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



# RUEDA EL HUMOR



# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE JULIO DE 1971

## VEHICULOS

### Matriculaciones

Fueron matriculados un total de 1.194 vehículos, que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones .....	64
Autobuses .....	1
Turismos .....	1.012
Motocicletas .....	52
Tractores .....	14
Furgonetas y furgonetas mixtas .....	<u>51</u>
Total .....	1.194

Se matricularon 5 semi-remolques.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 854.

## CONDUCTORES

### Permiso de conducción

Se han expedido un total de 875 permisos de conducción, que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

De la clase A-1 .....	1
De la clase A-2 .....	134
De la clase B .....	681
De la clase C .....	38
De la clase D .....	13
De la clase E .....	<u>8</u>
Total .....	875

De éstos, 145 corresponden a mujeres y 730 a varones.

### Licencias de conducción

Se expidieron un total de 349 licencias, correspondientes 54 a mujeres y 295 a varones.

## SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación .....	3.715
Por infracción al Reglamento de Transportes .....	<u>98</u>
Total .....	3.813

## ACCIDENTES

Durante el mes, hubo un total de 89 accidentes, de los que 80 fueron en zona interurbana y 9 en zona urbana.

Hubo un total de 123 víctimas, que originaron 13 muertos, 50 heridos graves y 60 leves.

Se produjeron 13 atropellos a peatones y otros 14 con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 156, de los cuales 3 eran bicicletas, 7 ciclomotores, 11 motocicletas, 92 turismos, 36 camiones, 1 autobús y 6 carros u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes fueron: 11 por exceso de velocidad, 11 por circular por la izquierda, 12 por no guardar el intervalo de seguridad entre los vehículos, 3 por giros incorrectos, 13 por adelantamientos indebidos o prohibidos, 7 por no respetar prioridades (ceda el paso, stop, parte derecha), 10 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 14 por otras infracciones al Código de la Circulación y 8 por reventones de ruedas, patinazos, averías mecánicas, etc.

De los accidentes, 20 lo fueron en día festivo, 18 en anterior a festivo, 13 posterior a festivo y 38 en otros días laborables. De los mismos, 17 se produjeron en horas nocturnas y 72 en horas diurnas.



siéntase protegido



...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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

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

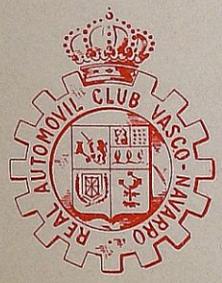
Dos entidades a su servicio

**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**



aseguradora oficial de

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**





# Banco Guipuzcoano

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