

El Automovil Club Vasco Navarro



Club
VASCO
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 53

JUNIO 1972



TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

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



ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

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

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

Bonos de Asistencia Internacional

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



Para su vehículo:

Bono n.º 1 - **Repatriación del vehículo** irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.

Bono n.º 2 - **Remolaje del vehículo** hasta el taller de reparación más próximo.

Bono n.º 3 - **Envío de piezas de recambio** cuando no fuera posible su adquisición en plaza.

Bono n.º 4 - **Peritaje técnico.**

Para usted y sus acompañantes:

Bono n.º 5 - **Repatriación por conductor profesional** del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.

Bono n.º 6 - **Adelanto de la caución penal** que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.

Bono n.º 7 - **Repatriación de heridos y enfermos** hasta su domicilio:

- por avión ambulancia.
- por avión de línea regular.
- por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

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

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

Todo lo que Vd. necesita para su viaje

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

SE COMPLEMENTAN

El servicio de cuentas corrientes de la caja de ahorros municipal de san sebastian..... ¿recuerda?

y se encontró sin el dinero suficiente. O vió un artículo interesante pero no lo pudo adquirir en aquel momento porque no contaba con esa oportunidad.

Todo esto se arregla con una cuenta corriente en la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

Extiende el cheque en el establecimiento y esto le permite adquirir el artículo.

Pero no solo éstas son las ventajas de una cuenta corriente. Puede domiciliar en la misma los recibos habituales de la luz, el gas, el teléfono, el colegio de los hijos, las contribuciones o los plazos.

Así se evita recibir el cobrador en casa o tener que ir de una oficina a otra perdiendo tiempo.

Da la orden correspondiente y la Caja de Ahorros Municipal se encarga de todo lo demás. Y usted recibe en su casa los justificantes correspondientes.

En unos minutos podrá comprobar todo y olvidarse de los pagos hasta la próxima remesa que le será enviada.

Además, periódicamente, recibirá una completa información de todas las operaciones que haya realizado.

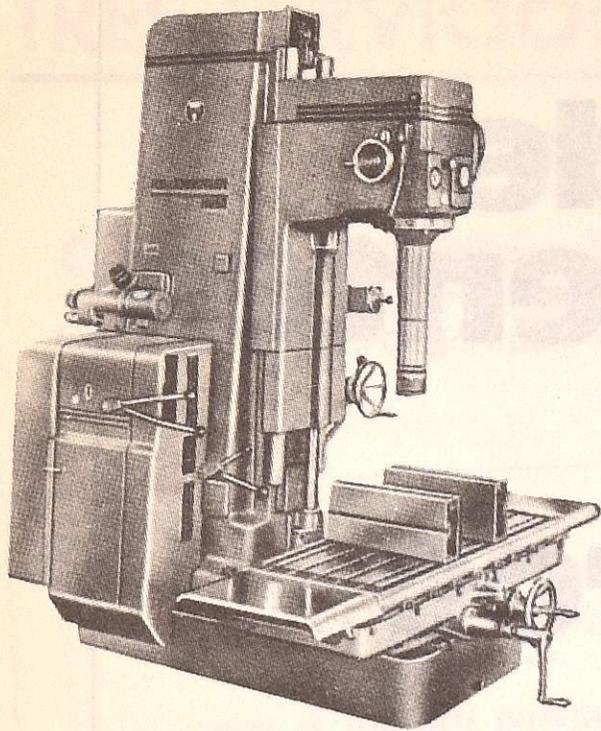
Y así, sin preocupaciones, podrá atender todo cuanto desee por este fácil procedimiento.

Finalmente les recordamos que la cuenta puede ser abierta a nombre de una o de varias personas y admite todas las operaciones de giros y transferencias.

**ABRA UNA CUENTA CORRIENTE EN LA CAJA DE AHORROS MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



**Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastian**



RECTIFICACIONES

MITRA, S. A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 426797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

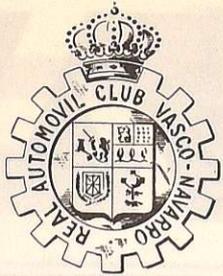
San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 44-40-33

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152



Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria
Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Los precios de los automóviles tenderán a elevarse..	3
NAVARRA - Ha sido aplazada la exposición de auto- móviles que tendrá lugar en Pamplona	4
Pensando en los Sanfermines	5
ALAVA - Según la Memoria de 1971 "Tuvisa" experi- mentó un déficit de 941.600 Pesetas	6
VIZCAYA - Unos pocos semáforos pueden evitar tres puntos negros	7
El túnel de Archanda	7
Información del Club	9
El Renault 12 Familiar	11
Nuevo Austin 1100	13
Los carroceros españoles ¿a nivel europeo?	15
El Volvo Experimental "Safeti Car"	17
Noticias	19
El Seat 127	20
Prueba del nuevo Fiat 132	21
Ritmo acelerado en las obras de la autopista Villal- ba-Villacastín	22
Hay que mejorar conductores y carreteras	25
El peligroso pañuelo blanco	29
Novedades	30
La nueva artesanía del automóvil	32
Técnica española para evitar la contaminación	32
Zonas prohibidas a la circulación automóvil en las ciudades	33
Limitaciones de velocidad en los países europeos..	33
¿Se construyen caravanas en España?	33
Intermitentes obligatorios	35
Estudio sobre la regulación de talleres	35
XI Semana Internacional de Estudios de Tráfico y Seguridad Vial	36
Diálogo de peatones	37
Rueda de humor	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40

En la portada: NAVARRA - Cirauqui (Foto: F. Calle)

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 Teléfs. 439744 - 439743

LOS PRECIOS DE LOS AUTOMOVILES TENDERAN A ELEVARSE

Todo el mundo está de acuerdo en que el automóvil es un bien social, a pesar de los crecientes accidentes, que tantas vidas cuestan, y de los problemas que crean por las dificultades de circulación y estacionamiento y también con el Fisco. Pero es un bien social que cada vez nos va a costar más caro, pues continuamente se alejan más las posibilidades de abaratamiento de sus precios actuales.

Efectivamente, durante muchos años, y a medida que fueron creciendo las series de fabricación, hemos visto cómo bajaban los precios de los coches; sin embargo, ahora esas series no pueden aumentarse tanto como para que la mayor producción incida en baja en los precios y, por otra parte, los fabricantes se están viendo obligados a introducir una serie de perfeccionamientos técnicos en los vehículos que los encarecen, o encarecerán, sustancialmente.

Al respecto tenemos, por un lado, la lucha contra la contaminación atmosférica, que hace que los fabricantes gasten más y más en investigación para eliminar al máximo los escapes en los coches, creando nuevos sistemas de carburación y hasta la posibilidad de hallar motores cuyos gases sean menos contaminantes que los de explosión. Toda esa investigación cuesta mucho dinero y por fuerza tiene que repercutirse en los precios de los vehículos.

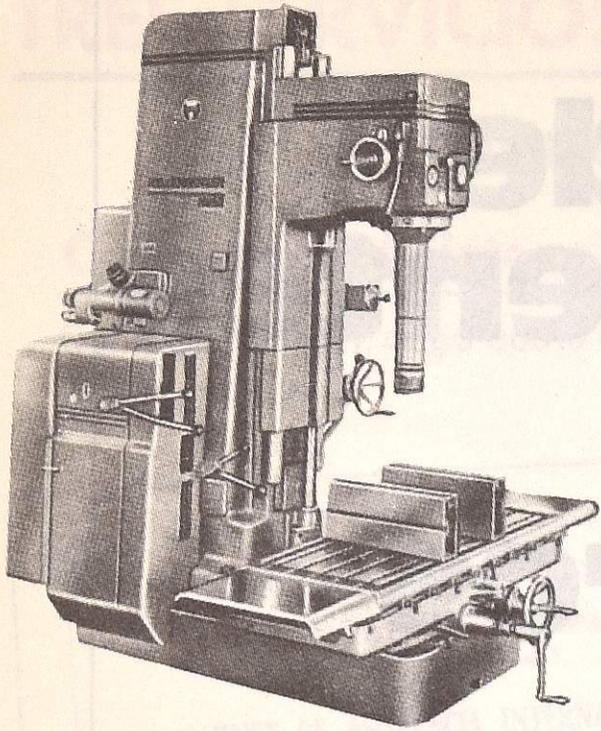
Por otro lado, el fabricante, consciente de que si los coches no son cada vez más seguros puede encontrarse con el temor del usuario al automóvil, lo que sería fatal para las ventas, trata por todos los medios de perfeccionar los equipos de frenos, las suspensiones, las direcciones y hasta las carrocerías, que ya hoy se fabrican con capacidad para absorber impactos de cierta violencia en las colisiones, amén de dotar los interiores de las mismas con partes blandas y flexibles que reduzcan, en lo posible, para los ocupantes de los vehículos, las consecuencias de un accidente.

En consecuencia, está claro que tendremos que ir haciéndonos a la idea de que en los años futuros los coches nos van a costar más caros y que se acabó aquello de que cada nuevo modelo era mejor, más bonito y más barato que el anterior. La seguridad y la protección del medio ambiente son cualidades en los coches que tendremos que pagarlas y en cantidad apreciable, de manera que esas son las perspectivas, quizá no optimistas para el bolsillo, pero realmente interesantes y ventajosas si dichos perfeccionamientos han de contribuir efectivamente a la seguridad personal de los automovilistas y a mantener en la atmósfera un aire más limpio que el que respiramos ahora.

Oficina central y redacción:
Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307
SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

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

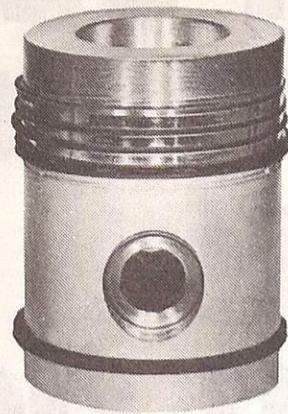


RECTIFICACIONES

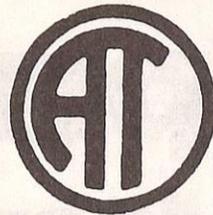
MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 426797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

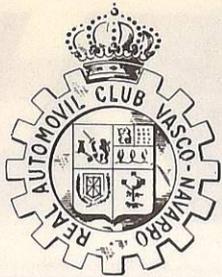
San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 44-40-33

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Los precios de los automóviles tenderán a elevarse..	3
NAVARRA - Ha sido aplazada la exposición de automóviles que tendrá lugar en Pamplona	4
Pensando en los Sanfermines.....	5
ALAVA - Según la Memoria de 1971 "Tuvisa" experimentó un déficit de 941.600 Pesetas	6
VIZCAYA - Unos pocos semáforos pueden evitar tres puntos negros.....	7
El túnel de Archanda.....	7
Información del Club	9
El Renault 12 Familiar	11
Nuevo Austin 1100.....	13
Los carroceros españoles ¿a nivel europeo?	15
El Volvo Experimental "Safeti Car"	17
Noticias	19
El Seat 127	20
Prueba del nuevo Fiat 132.....	21
Ritmo acelerado en las obras de la autopista Villalba-Villacastín	22
Hay que mejorar conductores y carreteras	25
El peligroso pañuelo blanco	29
Novedades.....	30
La nueva artesanía del automóvil.....	32
Técnica española para evitar la contaminación.....	32
Zonas prohibidas a la circulación automóvil en las ciudades	33
Limitaciones de velocidad en los países europeos..	33
¿Se construyen caravanas en España?.....	33
Intermitentes obligatorios	35
Estudio sobre la regulación de talleres	35
XI Semana Internacional de Estudios de Tráfico y Seguridad Vial	36
Diálogo de peatones.....	37
Rueda de humor	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40

En la portada: NAVARRA - Cirauqui (Foto: F. Calle)

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 Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

LOS PRECIOS DE LOS AUTOMOVILES TENDERAN A ELEVARSE

Todo el mundo está de acuerdo en que el automóvil es un bien social, a pesar de los crecientes accidentes, que tantas vidas cuestan, y de los problemas que crean por las dificultades de circulación y estacionamiento y también con el Fisco. Pero es un bien social que cada vez nos va a costar más caro, pues continuamente se alejan más las posibilidades de abaratamiento de sus precios actuales.

Efectivamente, durante muchos años, y a medida que fueron creciendo las series de fabricación, hemos visto cómo bajaban los precios de los coches; sin embargo, ahora esas series no pueden aumentarse tanto como para que la mayor producción incida en baja en los precios y, por otra parte, los fabricantes se están viendo obligados a introducir una serie de perfeccionamientos técnicos en los vehículos que los encarecen, o encarecerán, sustancialmente.

Al respecto tenemos, por un lado, la lucha contra la contaminación atmosférica, que hace que los fabricantes gasten más y más en investigación para eliminar al máximo los escapes en los coches, creando nuevos sistemas de carburación y hasta la posibilidad de hallar motores cuyos gases sean menos contaminantes que los de explosión. Toda esa investigación cuesta mucho dinero y por fuerza tiene que repercutirse en los precios de los vehículos.

Por otro lado, el fabricante, consciente de que si los coches no son cada vez más seguros puede encontrarse con el temor del usuario al automóvil, lo que sería fatal para las ventas, trata por todos los medios de perfeccionar los equipos de frenos, las suspensiones, las direcciones y hasta las carrocerías, que ya hoy se fabrican con capacidad para absorber impactos de cierta violencia en las colisiones, amén de dotar los interiores de las mismas con partes blandas y flexibles que reduzcan, en lo posible, para los ocupantes de los vehículos, las consecuencias de un accidente.

En consecuencia, está claro que tendremos que ir haciéndonos a la idea de que en los años futuros los coches nos van a costar más caros y que se acabó aquello de que cada nuevo modelo era mejor, más bonito y más barato que el anterior. La seguridad y la protección del medio ambiente son cualidades en los coches que tendremos que pagarlas y en cantidad apreciable, de manera que esas son las perspectivas, quizá no optimistas para el bolsillo, pero realmente interesantes y ventajosas si dichos perfeccionamientos han de contribuir efectivamente a la seguridad personal de los automovilistas y a mantener en la atmósfera un aire más limpio que el que respiramos ahora.

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

Debió celebrarse del 31 de Mayo al 4 de Junio

HA SIDO APLAZADA LA EXPOSICION DE AUTOMOVILES ANTIGUOS QUE TENDRA LUGAR EN PAMPLONA

Don Ildefonso Idoate nos envía una amable y sentida carta para su publicación dando cuenta del aplazamiento de la puesta en marcha de la I Exposición de Automóviles Antiguos, como consecuencia del trágico accidente ocurrido a dos de sus organizadores, don Francisco Berazaluce y don Fernando Archanco, accidente que costó la vida al último de los citados y dejando gravemente herido al señor Berazaluce. He aquí el contenido de la carta:

Muy señores míos:

Con gran pesar, les dirijo la presenta para comunicarles las gestiones realizadas conjuntamente con los buenos amigos D. JAVIER BERAZALUCE y D. FERNANDO ARCHANCO, sobre la:

1.ª EXPOSICION DE AUTOMOVILES ANTIGUOS a celebrar en Pamplona, del 31 de mayo al 4 de junio de 1972.

La idea nació en el año 1969, cuando en uno de mis viajes a Gerona visitaba una vez más el extraordinario MUSEO DEL AUTOMOVIL «SALVADOR CLARET», en el Hostal del Rolls, SILS (Gerona), al ofrecerme el gran amigo Claret, desinteresadamente, veinticinco de sus magníficos vehículos para realizar una Exposición con fines benéficos, en Pamplona.

Esta gran idea me entusiasmó verdaderamente, pero la tarea a realizar, especialmente por el presupuesto a cubrir, era ardua y difícil, por lo que transcurrió el tiempo. No obstante, el pasado verano, en una nueva visita al Museo, don Salvador Claret mantuvo en firme su oferta, comprometiéndome ya a realizar las gestiones pertinentes.

Para ello, después de varias gestiones, tuve la suerte de entusiasmar a dos excelentes colaboradores y mejores amigos: el ingeniero D. FRANCISCO JAVIER BERAZALUCE y a D. FERNANDO ARCHANCO los cuales verdaderamente se animaron, ilusionaron y no regatearon esfuerzos ni dedicación para el logro de tan loable fin.

Las dificultades fueron muy grandes, especialmente para conseguir subvenciones para cubrir los gastos que todo ello reportaba, unas 180.000 Ptas., como transportes de tantos y tan delicados vehículos, seguros, local-exposición, personal para la misma, publicidad, etc., etc.

Con fecha 18-2-72, en circular del Real Automóvil Club notificaba Javier la posibilidad de la citada Exposición.

A primeros de abril, el amigo Javier había logrado comprometer entre varias aportaciones ofertadas el 80% aproximado del presupuesto a cubrir, por lo que nos decidimos ya a fijar las fechas de la Exposición: del 31 de mayo al 4 de junio de 1972.

Quise que los compañeros organizadores conocieran antes el Museo y al señor Claret, quien tan gentilmente nos hacía tan valiosa cesión, por lo que proyectamos el viaje a Gerona para el día 29 de abril, tras la carta



De izquierda a derecha aparecen don Ildefonso Idoate, don Salvador Claret, don Fernando Archanco (fallecido) y don Javier Berazaluce, entusiastas organizadores de la Exposición de Automóviles Antiguos.

afirmativa que el día 3 del mismo mes me dirigió don Salvador Claret.

Por cuestiones de trabajo varié el programa inicial y realizamos el viaje por separado, en sendos coches, concentrándonos los tres en el Hostal del Rolls, la noche del 28 de abril. El día siguiente, sábado, fue una jornada afortunada para nuestros objetivos, plasmado de atenciones, amabilidades y máximas facilidades por parte del señor Claret, para el logro de la mencionada Exposición, con el compromiso de este patrocinador de acudir a la inauguración.

Realizamos fotografías del Museo con los cuatro organizadores, solicitadas por la prensa de Pamplona, y a fin de tener un recuerdo del viaje.

Pero, desgraciadamente, al regreso ocurrió el lamentable accidente, conocido ya por todos.

Desde el mismo Hospitalet de Igualada comuniqué a Claret al día siguiente tan triste suceso, aplazando por ello la Exposición, pero prometiendo llevarla a buen término cuando el amigo Javier se recupere, contando para ello y desde entonces con un motivo más: en HOMENAJE a tan excelentes amigos, compañeros y organizadores.

Por ello, desde estas líneas, hago un llamamiento a todos aquellos: particulares, empresas, organismos y entidades de Pamplona que se comprometieron a colaborar para el logro de tan digno y loable fin, mantengan, se lo ruego, en pie su oferta y compromiso para llevar a buen término la

1.ª EXPOSICION DE VEHICULOS ANTIGUOS, en PAMPLONA

con destino a Beneficencia y en homenaje a los organizadores accidentados.

Con mi agradecimiento y consideración.

Fdo.: ILDEFONSO IDOATE.

PENSANDO EN LOS SANFERMINES

A pocos días de nuestras fiestas, como una invitación de Pamplona a España entera, este comentario pretende reflejar en lo posible el momento clave del mediodía del 6 de julio en nuestra ciudad. La escena se desarrolla en la plaza Consistorial.

—¡Abuelo!, ¿lloras?

—No, tonto. Es..., es el sol que me da en los ojos.

El niño calla y mientras juega con el pañuelo rojo dirige sus infantiles ojos hacia los acartonados gigantes que encierran para él un mundo de sueños alegrados por las notas viriles de los chistus. El abuelo ríe y llora, habla y calla, canta y reza. Lo hace todo a la vez, porque el 6 de julio, en Pamplona, son posibles estos contrastes. Es el comienzo de la fiesta, es el desbordamiento de la alegría, es el chupinazo.

Desde el punto de la mañana Pamplona entera ha estado buscando su pañuelo rojo, sus alpargatas, su uniforme de fiestas. La ciudad, de ordinario tranquila, ha amanecido hoy inquieta. Todo se hace apriisa para estar presente en el comienzo. Las calles, atónitas, ven pasar a multitud de personas con su pañuelo rojo al cuello y la alegría pintada en el rostro. Parece que los pamploneses, hipnotizados, no tienen más que un destino: la plaza del Ayuntamiento.

San Fermín ha colocado en el cielo un sol más grande que nunca para que dé más brillo, si es posible, a esta acuarela multicolor. Millares y millares de personas se han congregado en el pequeño recinto y, apiñadas, tienen sus ojos puestos en una sola dirección, el reloj del edificio municipal.

Son las once y media. Todavía pueden pasar automóviles, y la gente, como temiendo que les roban el sitio que tan celosamente está guardando, les abre paso a regañadientes. Por aquí llega un abuelo con sus nietecillos, y él, que ha visto tantos chupinazos, se esfuerza por abrirse paso para contemplar la escena sin perderse detalle, como si no la hubiera visto nunca. Por allí viene una mujer. Trae una horquilla en la boca y con una mano trata de arreglarse el moño, todavía sin acabar de peinar. ¿Es que ha perdido su coquetería? No, de ninguna manera. Que piensen lo que quieran de ella, pero el chupinazo lo tiene que ver con moño o sin él.

El sol cae de lleno sobre la multitud. Los rostros se bañan en sudor. El tiempo parece que pasa más despacio. El abuelo, como ha podido, se ha abierto paso. Un nietecillo agarra su rugosa mano y le dice: «Abuelo, tengo calor». El viejo mira su periódico recién comprado. Un día normal lo guardaría celosamente para leerse hasta los anuncios. Hoy, no. Hoy lo dobla y lo desdobra, lo corta y lo vuelve a doblar y, como por arte de magia, van apareciendo uno tras otro varios gorros con los que tapar las sudorosas cabecitas de sus nietos. La mujer parece que ha perdido algo. Sí, eso, la horquilla. Por ahora pasará sin moño.

Son las doce menos cuarto. La gente suda. La gente sufre, pero la gente aguanta impaciente mientras se oyen frases para todos los gustos. «Oiga, me está pisando». «¡Ay, perdón! Es que ya sabe usted, tan poco sitio para tanta gente...» «Abuelo, no veo nada». «Espera que ahora te aúpo». «Los de aquel balcón podían dejar de comer pipas». «¿Adónde vas, chaval? ¿No ves que no puedes pasar?» «Por favor, échense hacia atrás». «¡Maldita horquilla...!»

Por la calle Mercaderes aparecen los danzaris, los timbaleros, las rondallas, las bandas de música.

¡Cuánto colorido en una calle tan oscura! De pronto, los ojos de los niños se electrizan. se agrandan, se quedan fijos. ¿Qué han visto? Son los gigantes. Son reyes y reinas de cartón con su cortejo de aquis y cabezudos que dan paso a un mundo de ilusión y de temor. «¿Los ves, hijo? Míralos, vienen bailando y son de todos los colores». «Papá, a mí me gusta más el negro».

Son las doce menos diez. «Aquí quisiera ver yo a los del Ayuntamiento», dice un muchacho, secándose el sudor. «Abuelo, pis». «Aguanta un poco más que ahora no podemos salir». «¡Uff, qué calor!» «¿Sabes?, la modista no me ha acabado el vestido, claro que...». «Mira, mira, ya van saliendo las autoridades al balcón». «El que está al lado del alcalde, ¿quién es?». «Van con corbata y con traje. ¡Se estarán asando!».

Entre frases y comentarios el tiempo va pasando. Sólo faltan cinco minutos. Los murmullos van dejando paso a la emoción. A ese encogimiento del corazón, a ese olvido de las tristezas, a esa apertura a la alegría. El abuelo ha cogido a su nieto en hombros. La mujer se ha olvidado de la horquilla. Un niño se ha encaramado a los vallados del encierro. Una madre contempla orgullosa a su hijo. Está sobre los hombros de su padre. Con su pañuelo rojo, su pantalón blanco y, cómo no, con su bota pequeña, muy pequeña y llena solamente con gaseosa dulce, que es prelude del vino que años más tarde refrescará la garganta del mozo. Con su lengua de trapo dice que correrá en el encierro, como su padre, como su abuelo. La madre tiene miedo de que le pille un toro, pero su orgullo de madre, ¡bendito orgullo!, podrá más que el temor y el chico correrá como los valientes, como los castas. Así son las madres navarras.

Pero, ¿qué es esto? No se oye ni una voz, muchos ojos se enrojecen, muchas caras se contraen nerviosas, muchos labios besan un pañuelo rojo. «Las campanas, abuelo. ¿No oyes las campanas? Falta muy poco. Mira, el cohete. Ya lo van a encender. Tan tan, tan, Abuelo, ya está, ya arde, ya sale. Psssss... ¡pum! ¡Viva San Fermín!» ¡Qué griterío! Es un orfeón el que responde. Grita un viva que sale del corazón y llega hasta el trono de nuestro santo. La gente grita, la gente baila, alguien llora. Pamplona se ha puesto de fiesta. Por aquí una jota, por allí un zortziko, por el otro lado un chistu, más allá un pasacalles, todo es música, todo es alegría.

La multitud se distribuye por las calles de la ciudad bailando al compás de las charangas y chistularis. El abuelo ha cogido a sus nietos y los lleva al puesto de helados más próximo. Los chicos tienen sed. De pronto, uno de ellos, el más despierto, pregunta:

«Abuelito, y el cohete, ¿adónde va?»

El viejo piensa despacio la pregunta. Al fin contesta:

«Mira, hijo, va al cielo. Allí también han empezado los «sanfermines». Gayarre y Raimundo Lanas cantan jotas; Sarasate toca el violín; Eslava, Larregla...»

El pequeño quiere preguntar algo porque todavía no sabe quiénes son esos hombres, pero nota que los ojos del abuelo se abren y cierran, se humedecen, se vuelven rojizos. Por fin se decide y pregunta:

«Abuelo, ¿lloras?»

«No, tonto, es... es el sol que me da en los ojos».

XABIER



Según la Memoria de 1971 "TUVISA" EXPERIMENTO UN DEFICIT DE 941.660 PESETAS

Esto les obliga a considerar la necesidad de adaptar sus tarifas a las existentes en ciudades similares a Vitoria

Detallamos a continuación la casi totalidad de la parte expositiva de la Memoria del ejercicio 1971 de «Tuvisa» (Transportes Urbanos de Vitoria, S. A.), que fue aprobada en la última junta general.

«Rendimos en esta Memoria, correspondiente al ejercicio 1971, el quinto informe consecutivo desde que, como consecuencia del expediente de municipalización aprobado por el Ministerio de la Gobernación el 27 de julio de 1966, se disponía que la explotación del servicio se llevaría a cabo en régimen de Empresas Privadas y forma de Sociedad Anónima, realidad que tuvo lugar el 31 de diciembre del mismo año.

En este primer lustro de vida de nuestra Sociedad es necesario y obligado hacer mención especial de una persona que con su laboriosidad y visión de necesidades hizo posible la creación de «Tuvisa». Nos referimos al Excmo. Sr. don Manuel María Lejarreta Allende, alcalde-presidente del Ayuntamiento de nuestra ciudad, y como tal presidente de este Consejo de Administración, hasta su reciente nombramiento para la presidencia de la Diputación Foral.

En esta Memoria de la gestión social correspondiente al año 1971, solicitamos de esta Junta General un voto de gracias para el Excmo. Sr. D. Manuel María Lejarreta Allende.

Y dentro de este capítulo de reconocimientos, se pide también una mención especial para don Victorino García de Albéniz, exconcejal síndico y exconsejero de «Tuvisa». E igualmente para el exconsejero vecino, don José Luis Baroja Fernández.

También es necesario y obligado congratularnos, en la nueva etapa que se abre, por la persona que ha tomado las riendas de nuestra Sociedad. El Ilmo. Sr. alcalde-presidente, don José María Mongelos Osarte, es persona que reúne —como lo ha de mostrado en el tiempo de su cargo de teniente de alcalde, y en su intensa vida profesional— las cualidades suficientes que le acreditan para asumir las responsabilidades del cargo.

Para él nuestra cordial bienvenida.

Como hechos más característicos —al margen de los reseñados— en este quinto ejercicio, se puede resaltar el estudio y perfeccionamiento de las líneas existentes y la ampliación y mejora del servicio en la línea Becerro de Bengoa a Abechuco, con cuatro vehículos, dando con ello un servicio más eficiente y continuado. También es necesario hacer notar —por su repercusión social— la puesta en vigor, a partir del 1 de enero, del Convenio Colectivo Sindical de la Empresa, el cual ha sido revisado con efectos desde enero de este año 1972.

Y para terminar, y a modo de resumen de estos cinco años de vida de nuestra Sociedad, son hechos relevantes: el incremento de nuestro parque móvil a 21 unidades; la construcción en propiedad de unos nuevos locales para talleres y guarda vehículos; el nombramiento de un nuevo gerente con dedicación única y exclusiva a las actividades de la Sociedad; el aumento de nuestra red de servicios en longitud e intensidad de su prestación; y la firma y revisión del Convenio Colectivo citado.

La generalidad de las líneas han experimentado un descenso de un 10 por ciento con relación al año anterior a excepción de la línea de Abechuco en la que se aprecia un aumento de un 29 por ciento, consecuencia de poner al servicio de esta línea un vehículo más, o sea cuatro, debido al continuo crecimiento de la población, tanto en Abechuco como en su itinerario.

Los motivos de la baja de viajeros en el resto de las líneas, se deben, principalmente a la implantación y ampliación de vehículos por parte de la industria, para el transporte de sus productores, al incremento de los turismos como medio de transporte privado, y por último, aun cuando el porcentaje es pequeño, a la retracción del público en la implantación del billete único de 2 pesetas, medida que únicamente afectó a los viajeros de trayectos cortos.

El total de kilómetros rodados por nuestros vehículos durante el año 1971, ha ascendido a 1.060.000, aproximadamente, siendo el número de viajeros transportados de 10.074.475, resulta que el número de viajeros por kilómetro ha sido de 9,5, correspondiendo 2.695.240

que han viajado con billete de 1 peseta y 7.379.235 con billete de 2 pesetas, por lo que el precio medio por billete ha sido de 1,73 pesetas.

BALANCE DE SITUACION

Aun cuando el detalle del Balance de Situación es lo suficientemente descriptivo para su fácil interpretación, consideramos conveniente hacer unas aclaraciones sobre algunos puntos que se ponen de manifiesto en este documento contable. Al igual que en el ejercicio precedente, se mantiene la proporcionalidad entre lo Disponible y Realizable a Corto Plazo, con el Exigible del mismo período. En cuanto al Realizable a Medio Plazo, esperemos que para el próximo ejercicio podamos llevar a cabo la enajenación de los «Terrenos» con lo que conseguiríamos unos recursos suficientes que nos permitirían ir renovando nuestro parque de vehículos y adquiriendo otros, necesarios para el normal desenvolvimiento de los servicios de una ciudad como ésta, en continuo crecimiento.

El Inmovilizado no presenta diferencias sensibles en relación con el año anterior. Únicamente cabe destacar la Cuenta de Instalaciones, que ha sido incrementada en 433.504,58 pesetas, como consecuencia de la construcción e instalación de 12 marquesinas.

CUENTA DE RESULTADOS

Entre las partidas de Gastos que recoge la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, hemos de destacar la de Gastos de Personal, que ha sufrido un incremento respecto al ejercicio anterior del 29,43 por ciento, motivado por las mejoras concedidas al personal a través del Convenio Colectivo Sindical de la Empresa y Nueva Ordenanza Laboral; por las nuevas Cuotas de Cotización para la Seguridad Social, y por último, el aumento de nuestra plantilla de personal, ante la necesidad de atender a los nuevos servicios creados.

La Cuenta de Seguros Vehículos, Viajeros y Garaje, no obstante a incrementarse este año el seguro de incendios del Garaje, comparada con el año anterior, ha sido un 50,14 por ciento menor, debido a la anulación de la póliza de Ocupantes, cuyos riesgos los cubre el Seguro Obligatorio.

El total de los Gastos ha ascendido a 19.701.097,72 pesetas con un aumento del 20,55 por ciento en relación a 1970, mientras que los ingresos por todos los conceptos suman pesetas 18.756.437,49, con un incremento del 14,62 por ciento respecto al año anterior, resultando una pérdida de 941.660,23 pesetas, que nos obliga a considerar la necesidad de adaptar nuestras tarifas a las existentes en ciudades similares a Vitoria, que nos permitan la autofinanciación de la Sociedad. Después la Memoria dedica unas líneas de agradecimiento a todo el personal de la Empresa por su leal y eficaz colaboración.

Como recordarán nuestros lectores, «Transportes Urbanos de Vitoria, S. A.», es una Empresa municipalizada que solamente necesita autofinanciarse, sin derivar su actividad en lograr beneficios. Así, el pasado año sus ganancias ascendieron a 23.000 pesetas, cifra insignificante si tenemos en cuenta el volumen invertido en la misma. En esta ocasión, ha experimentado la pérdida antes citada por lo que ellos están estudiando la forma de igualar sus tarifas con las de otras capitales. Para conocer en realidad el precio del billete de otras ciudades españolas, citemos algunas de ellas y observen la diferencia existente entre ellas y el billete único de «Tuvisa».

Madrid, 5; Bilbao, 3; Gijón, 3; Málaga, 3; Alicante, 3; Valencia, 3 a 7,50; Castellón, 3; Coruña, 3...

Y tengamos también presente que en la mayoría de estas capitales existen billetes de día festivo, incrementando así el precio normal. Veamos: Madrid, 6; Gijón, 4,50; Málaga, 4; Alicante, 4...

También se expiden billetes de ida y vuelta hasta las nueve horas.

Así queda bien claro cómo el precio del transporte urbano en otras ciudades es más caro que en Vitoria. Tan sólo Cartagena, Burgos y Albacete tiene en vigor la tarifa igual que nuestros autobuses urbanos, es decir, billete único de 2 pesetas.

JUAN CARLOS.

UNOS POCOS SEMAFOROS PUEDEN EVITAR TRES PUNTOS NEGROS

Vizcaya y Bilbao, como suponemos ocurrirá en numerosas capitales y provincias españolas, viven una auténtica plaga de «puntos negros». Surgen como setas, en tiempo de recolección. Mueren peatones y conductores. Las clínicas siempre prevén un accidente en cualquier momento, a cualquier hora. Hay mucha imprudencia, pero también mucha imprevisión.

La gente pide semáforos, como solución de urgencia, pero este aparato se «tasa» como artículo de lujo. ¿Qué hace falta para la instalación de un semáforo? Los extremistas llegan más lejos: ¿cuántos muertos y heridos «vale» un semáforo?

El silencio más absoluto rodea a esta pregunta, pero hay un hecho innegable, incontrovertible: los accidentes.

Vayamos por partes, y por partes le corresponde en primer lugar al automovilista.

Un setenta y cinco por ciento de los automovilistas no respetan los límites de velocidad. Si, preventivamente, se les señala la proximidad de un paso de peatones, sin semáforo, al paso por un barrio del extrarradio, o por un pueblo, a nadie se le ocurre disminuir la velocidad, ni mucho menos ceder el paso a quien tiene preferencia, en este caso el peatón.

Luego, los accidentes, las muertes... etc.

En cuanto al peatón, su anarquía, su desorden, su escasa observancia del Código, que para él también tiene sus artículos.

Se piden semáforos y, en verdad, son los únicos que infunden cierto respeto al conductor. Por ausencia de éstos, Bilbao cuenta con algunos puntos negros realmente importantes.

Uno de ellos es Bolueta (antigua entrada a la villa, desde San Sebastián). Muertos, heridos y accidentes por colisión al no respetarse el «stop» obligatorio para los vehículos procedentes de Basauri. Este mes ya ha pagado su tributo.

Derio, recientemente incorporado a Bilbao, cuenta con otro punto negro, que pide un semáforo a voz en grito. Son varios, y raro es el mes en que no hay que lamentar una desgracia irreparable. Como reliquia allí queda un quiosco de revistas y diarios destrozado por un vehículo cuando afortunadamente su propietario estaba ausente. Tampoco se ha apresurado nadie a poner una solución urgente.

La casi nueva entrada a Bilbao por Begoña constituye el tercer punto negro, verdaderamente grave. De acuerdo en que hay un paso subterráneo, pero pensado únicamente para vehículos. Los peatones deben dar un gran rodeo, con la consiguiente pérdida de tiempo. Y en ese punto viven numerosísimas familias que buscan el camino más corto, aunque no el más correcto. ¿Sería muy difícil la instalación de un semáforo en el cruce del camino de Trauco con la avenida de Zumalacárregui?

Y así sucesivamente. Vizcaya y Bilbao viven una ola de terror urbanístico que exige urgentes soluciones, no sólo por parte del Municipio, sino también del pueblo. Ambos están emplazados en dar facilidades a unos y otros. A este paso todas las clínicas serán pocas.

DINO

EL TUNEL DE ARCHANDA

Después de más de un año de haber salido a información pública, ha sido aprobado al anteproyecto del túnel de Archanda.

El túnel, que en realidad, por razones económicas constará de dos tramos gemelos de 1.400 metros, partirá de la llamada Solución Centro, a la altura del puente de la Salve, para salir por Sangróniz, en la otra ladera de Archanda, y en la misma puerta del valle de Asúa.

Según el anteproyecto, que se desarrollará en cuatro etapas sucesivas, las obras se iniciarán con un primer tramo que enlazará con la Solución Centro, disponiendo de un presupuesto de cincuenta y seis millones y medio de pesetas. El segundo tramo, o túnel propiamente dicho, alcanzará la cifra de cuatrocientos dieciséis millones. El enlace con el valle de Asúa, tercer tramo, está calculado en ochenta y seis millones. Final-

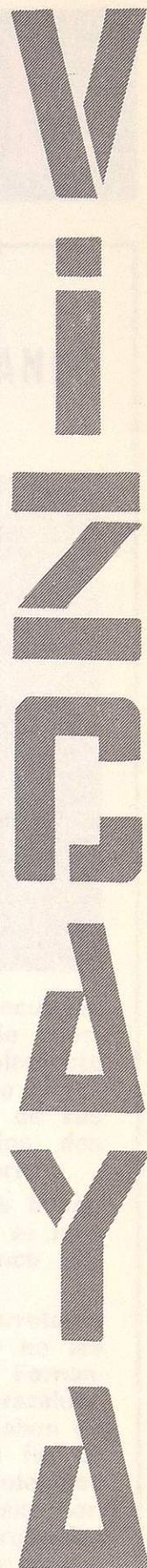
mente, el cuarto y último tramo abarca un presupuesto de treinta millones y medio de pesetas.

Al capítulo de costos, siempre según el anteproyecto, habrá que añadir un presupuesto de veintinueve millones de pesetas en concepto de iluminación y de cincuenta y seis millones en el de ventilación, capítulos importantes en la viabilidad del túnel.

En cuanto a los gastos de explotación del túnel, que según los cálculos totalizará una cifra de once millones y medio de pesetas al año, un total de dos millones setecientos setenta y cinco corresponderán a la iluminación, cinco millones doscientas noventa y seis mil a la ventilación y un millón quinientas mil a gastos de personal.

Como afirmábamos anteriormente, se trata de la mera aprobación de un anteproyecto que podrá ser modificado en su día, cuando se redacte el proyecto definitivo.

Por otro lado, está sin resolver el tema de la financiación, que en un principio tiene un presupuesto de 758 millones de pesetas, además de las expropiaciones, de las cuales el Ayuntamiento ha de abonar el 50 por 100, en lo que al coste de las obras se refiere, y la totalidad de las expropiaciones.



Con unos neumáticos Cinturato de serie, sin cambiarlos una sola vez en todo el difícil recorrido (tierra, lluvia, barro), compitiendo con expertos y bien preparados corredores, Boix y Serviá fueron los vencedores absolutos del II Criterium Guilleris, sobre un Seat-1430, equipado con Pirelli



RALLYE DE MONTECARLO

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

RALLYE DE ELBA

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

RALLYE COSTA BRAVA

- 1.º Absoluto FIAT 125 (Pinto-Macaluso) con CINTURATO
- 2.º Absoluto BMW (Warmbold-Mehmel) con CINTURATO
- 3.º Absoluto SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con CINTURATO

II CRITERIUM GUILLERIS

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

CINTURATO PIRELLI

triunfa por su seguridad durante miles de kilómetros

TERMINA EL 30 DE JUNIO

LA CAMPAÑA DE CAPTACION DE NUEVOS SOCIOS

La Campaña de Captación de nuevos socios, que con tanto éxito ha promovido el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, continúa superándose. Es indudable que quienes no gozaban de los amplios beneficios que otorga el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, al enterarse de las considerables ventajas se han apresurado a inscribirse.

El próximo día 30 es la fecha tope fijada para la admisión de nuevos socios, calculándose que sobrepasarán los dos mil los nuevos socios que han engrosado la gran familia automovilista del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Con tal motivo, el día 5 de julio, y ante el notario señor Madridejos, se procederá al sorteo del viaje para dos personas y cinco días de duración al Salón del Automóvil de París. En este sorteo entrarán todos aquellos socios que hayan colaborado en la captación de nuevos socios de acuerdo con las bases ya publicadas en este mismo boletín.

Como se recordará, el pasado 5 de abril se efectuó el sorteo a fin de asistir al Salón del Automóvil de Barcelona, habiéndole correspondido a la señorita María Dolores Ilarraz Sutil.

UN NUEVO BENEFICIO PARA NUESTROS SOCIOS

La Delegación de Vizcaya del Real Automóvil Club Vasco-Navarro nos recuerda el importante beneficio que concede la Clínica Virgen Blanca, situada en la calle Virgen de Begoña (junto a la basílica), en Bilbao, a todos los socios de este Club. El beneficio se cifra en un descuento del diez por ciento de los gastos.

Nos ha sido remitido un folleto de las instalaciones de esta magnífica clínica en el que figuran sus características. Consta de 110 camas y posibilidad hasta 180 en habitaciones de diversas categorías.

Cuenta con secciones de cirugía, reanimación, cuidados intensivos y la unidad radiológica.

La sección de cirugía dispone de cuatro quirófanos de funcionamiento simultáneo abastecidos por una central de esterilización común.

La unidad de reanimación y cuidados intensivos cuenta con los más modernos sistemas de control y tratamiento del enfermo.

En la planta destinada a maternología se encuentran dos salas de partos separadas por una central de esterilización.

Existe un servicio permanente de médico de urgencia y ambulancia para los casos en que se requiera su utilización, etc.

FALLECIMIENTOS

Con gran pesar debemos registrar el fallecimiento de los siguientes socios:

Don Juan José Amunárriz Olasagasti.

Don Enrique Landín Arrieta.

Don Gonzalo Parrón Alonso, presidente de la Sociedad de Pescado Guipúzcoa y fallecido en trágico accidente de circulación en Las Arenas (Vizcaya).

Don Andrés Sarriegui Zubizarreta, fallecido en accidente el 14 de mayo pasado al caerle encima un artefacto cuando iba paseando con sus hijos.

A los familiares de estos queridos socios que nos han dejado les enviamos el testimonio de nuestra honda pena.

HA MUERTO FERNANDO ARCHANCO DEL VALLE



Durante dos meses consecutivos esta Delegación Navarra de nuestro Club tiene lamentablemente que insertar en esta página la noticia de la muerte de dos de sus asociados, componentes los dos de nuestra Comisión Deportiva.

En el mes de marzo fue Eduardo Martínez Bayarri y en el mes de abril Fernando Archanco del Valle.

El día 30 de abril, en carreteras catalanas y concretamente en las proximidades de Igualada, Fernando Archanco y Javier Berazaluze (directivo del Club) retornaban de un viaje, realizado con el fin de traerse a Pamplona una colección de coches antiguos, para exponerlos juntamente con otros propiedad de aficionados de la región vasco-navarra. Un fatal accidente de circulación costó la vida a Fernando Archanco y heridas de gravedad a Javier Berazaluze.

Fernando Archanco, compañero de comisión deportiva, fue también nuestro amigo en el terreno particular. Personalizamos al decir que fue nuestro amigo, porque queremos destacar que nos cupo ese gran honor. Por lo demás, Fernando era amigo de todo el mundo. Sencillo, amable, cortés, eran virtudes que adornaban su personalidad.

Fernando ha muerto y con él muere una gran parte de la afición del automovilismo provincial. La mucha que le correspondía.

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro y muy especialmente esta Delegación navarra, lamenta profundamente tan irreparable pérdida, enviando a su esposa, hijas y familiares, su más sentido pésame.

J. L. G.

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

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

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
5. Tracción delantera: elimina totalmente el

"coleo", siempre peligroso.
6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.

¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.



Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

AUTOMOVILES DE OCASION

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

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

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA



EL RENAULT 12 FAMILIAR:

UN MODELO VERSATIL Y FUNCIONAL,
CON UN PRECIO ASEQUIBLE,
143.900 PESETAS FRANCO FABRICA



La filial española de Renault acaba de lanzar una versión Break, de su conocido R-12. Quizá las características más interesantes de este modelo son el aumento de su capacidad de carga y transporte de pasajeros, pudiendo llevar hasta 7 personas con asientos adicionales, y un precio interesante entre los coches de tipo medio, que será de 143.900 pesetas, franco fábrica.

El nuevo Break tiene cuatro velocidades adelante, todas sincronizadas y marcha atrás, un motor de 1.289 c.c., capaz de desarrollar una potencia de 57 C.V. —DIN— a 5.300 r.p.m., con una velocidad punta que rondará los 145 kilómetros hora.

UN COCHE FAMILIAR

El Renault 12 Familiar, pues éste es el nombre oficial de este Break, apenas sufre modificaciones fundamentales respecto a su versión base, con la excepción de su parte posterior, que aumenta sensiblemente su capacidad de carga o de pasajeros (opcionalmente pueden montarse dos asientos auxiliares para niños en el espacio normalmente ocupado por los equipajes, que aumentan hasta siete el número de plazas). Los asientos tienen un diseño prácticamente igual que el 12 Normal, pero son totalmente en paño, prescindiendo de los laterales en skai.

Junto con las nuevas llantas de cinco pulgadas de anchura de garganta (procedentes del 12-S), se ha reforzado la suspensión posterior en sus anclajes, instalán-

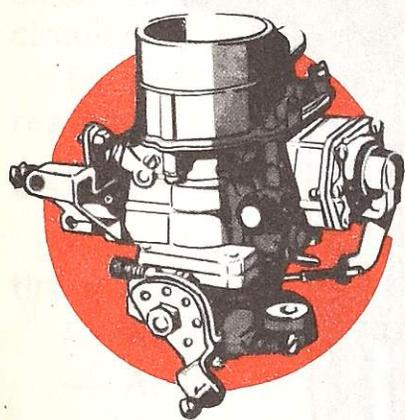
dose muelles más cortos y duros y una barra estabilizadora de más sección, de acción más eficaz.

Con las mismas relaciones de cambio que el 12 y su mismo grupo cónico (9/34, o sea, 3.778 a 1), el desarrollo final permanece invariable, con casi 27 kilómetros por hora en cuarta por cada 1.000 r.p.m., lo que parece excesivo para esta versión, que, con la misma potencia que el modelo base, ve aumentado su peso de catálogo en 95 kilogramos, totalizando en orden de marcha 975.

Como consecuencia de la nueva parte posterior, con la quinta puerta articulada horizontalmente (las bisagras asoman en el techo), la longitud total aumenta hasta 4.404 metros, permaneciendo invariable su anchura, incrementándose ligeramente la altura total y las vías (esto último a causa de las nuevas llantas).

Los frenos delanteros de disco permanecen invariables, pero, además de contarse con un servo, los tambores posteriores han sido sobredimensionados para mejor adaptarse a la gran capacidad de carga de este «familiar», que en la más capaz de las combinaciones posibles que ofrece (todo el espacio para carga, menos los asientos delanteros), puede albergar bultos de un volumen de 1,65 metros cúbicos.

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIE EN SU PROBLEMA
DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

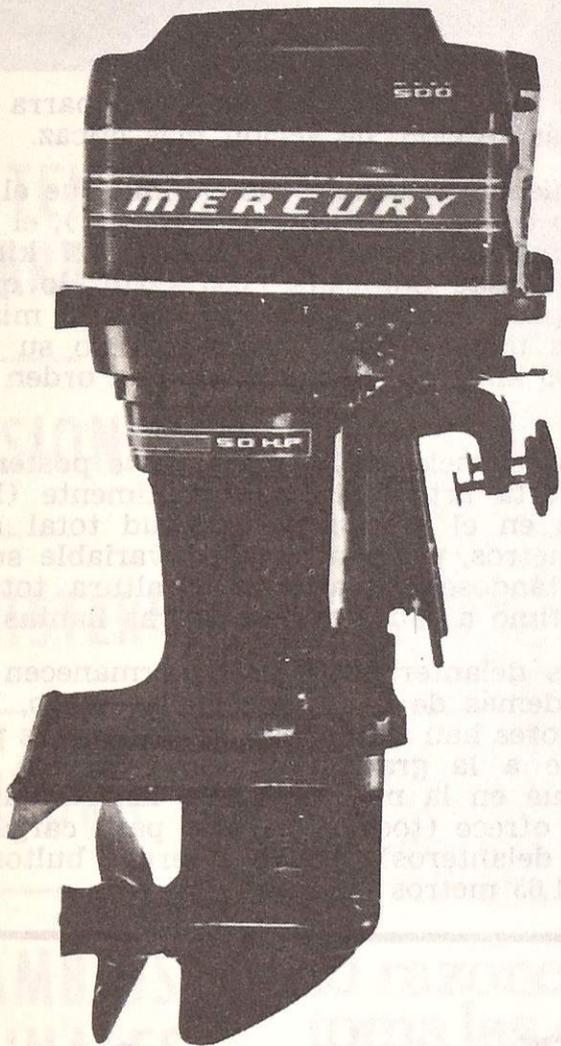
Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

SECCION NAUTICA

TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURY BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 72

"El más potente y seguro fuera borda del mundo"

RESISTENCIA
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
CALIDAD
Y...

EL MEJOR SERVICIO POST-VENTA



BRITISH

SEAGULL

EL AUXILIAR
SIN AVERIAS

EMBARCACIONES

E. P. E.
LARRAYA-GLASTRON
TAYLOR
ECO-FIBER

EMBARCACIONES

NEUMATICAS

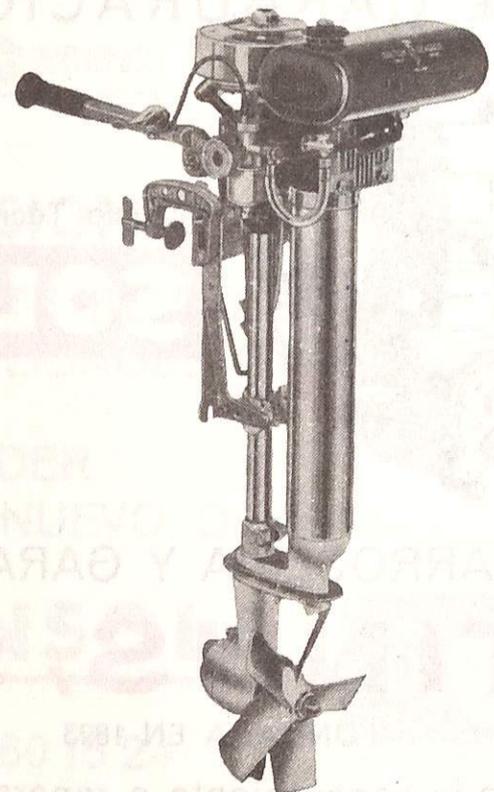
ZODIAC
ARTIACH
NEMROD

VELEROS

CORONADO
VIVACITY
PUMA 23

REMOLQUES

CAZA - CAMPING - MOTOS
APACHE RAVEN



TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 42-43-05 - SAN SEBASTIAN

NUEVO AUSTIN 1100

ULTIMA NOVEDAD

DE

BRITISH LEYLAND AUTHI

El Austin 1100 de B. L. A. es un vehículo sobrio, sin lujos superfluos, que no pretende atraer por los pequeños detalles, sin importancia en la larga utilización de un automóvil.

Es un coche de trabajo, pensado para dar la máxima satisfacción a su propietario, un hombre que busca en su automóvil un compañero fiel, que le lleve a donde necesita ir, económico, que no desperdicie combustible, poco exigente, que necesita poco cuidado y casi ninguna reparación.

No busca alcanzar una velocidad máxima superior a 140 km./h., pero sí pretende ser uno de los vehículos españoles que permiten hacer mejores medias en cualquier tipo de carretera.

Este vehículo proporciona gran comodidad a su propietario, tanto por los asientos como por su amplitud interior como por el sistema de Suspensión Hydrolastic R.

El Sistema de Suspensión unido a la tracción delantera caracterizan al Austin 1100 por su extraordinaria estabilidad y seguridad en carretera.

MERCADO

El Austin 1100 está dirigido a propietarios con una edad que varía entre los 25 y 44 años.

Son personas que utilizan continuamente el automóvil, frecuentemente durante su trabajo, y que buscan por tanto un vehículo seguro, sin averías, cómodo para poder estar en él sin cansarse varias horas, de gran amplitud interior y de reducidas dimensiones exteriores, que permitan una circulación rápida en ciudad y fácil aparcamiento.

Es curioso señalar la tendencia entre las mujeres hacia este vehículo.

GAMA

Con el Austin 1100 se completa la Gama Austin, que queda compuesta por:

- Austin 1100 (4 puertas).
- Austin 1300 (4 puertas).
- Austin Countryman (puerta trasera).

Una de las Gammas de Vehículos medios más completas del mercado español.

Por su precio y motor se acerca más a la Gama Mini, sirviendo de escalón entre ésta el Austin 1300 y el MG 1300 S.

CARACTERISTICAS TECNICAS MAS IMPORTANTES

MOTOR.—4 cilindros. Válvulas en cabeza. Diámetro del cilindro: 64,68 mm. Recorrido: 88,72 mm. Cilindrada: 1.098 cc. Relación de compresión: 8,5 : 1. Potencia al freno 50 CV. a 5.100 r.p.m. Par motor máximo 8,3 mkg a 2.500 r.p.m. Filtro de



aceite externo con elemento recambiable. Cojinetes de cigüeñal y bielas con camisas de aleación de cobre recambiables.

DIRECCION

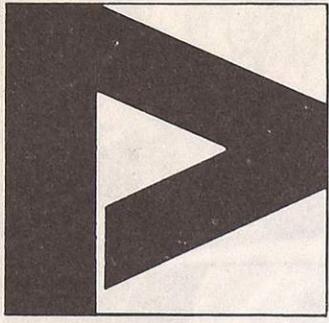
Por piñón y cremallera. Volante de 41,3 cm. de diámetro con recorrido de 3 1/3 de vueltas de tope a tope. Círculo de giro mínimo: 10,5 m. Vía delantera: 1,297 m; trasera, 1,272 m.

SUSPENSION HYDROLASTIC: Un sistema exclusivo de los automóviles British Leyland. Sin muelles ni amortiguadores. No necesita mantenimiento: Sellada en origen, la suspensión Hydrolastic R dura toda la vida del coche. Absorbe todas las vibraciones y sacudidas ocasionadas por las irregularidades en la calzada o ruta, manteniendo las ruedas siempre adheridas al terreno. Significa, por tanto, un excepcional confort y mucha seguridad en la marcha.

TRANSMISION: Embrague monodisco en seco de 18 cm. de diámetro accionado hidráulicamente. Caja de cambios en el piso. El conjunto de la transmisión va ubicado en el cárter del motor, debajo mismo del cigüeñal. Dos semiejes con juntas homocinéticas transmiten directamente el movimiento a las ruedas.

Desmultiplicaciones totales: 1.^a: 14, 57 : 1 - 2.^a: 9, 175 : 1 - 3.^a: 5, 920 : 1 - 4.^a: 4, 133 : 1 - Marcha atrás: 14, 650 : 1 - Relación final : 4, 133 : 1.

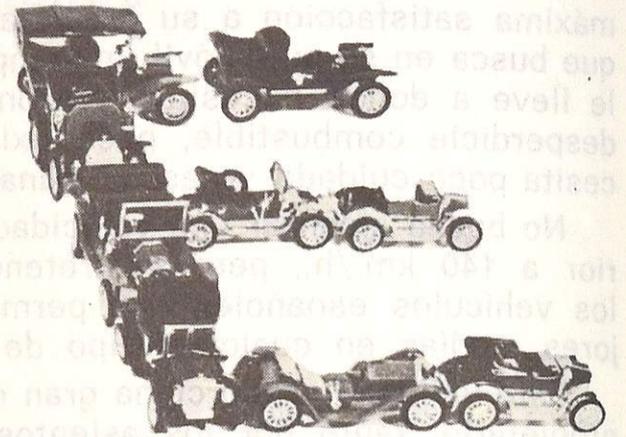
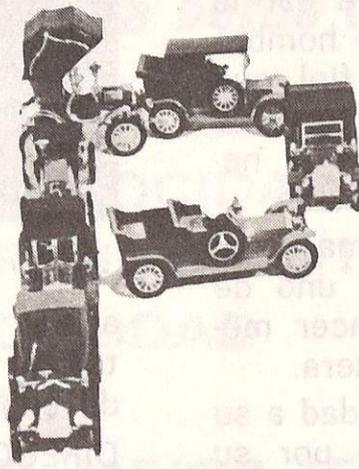
FRENOS: Hidráulicos tipo Lockheed, accionados por pedal. Delanteros: De Disco, de 20,3 cm. de diámetro; área total del cojinete de disco: 106,45 cm². Traseros: del tipo del Tambor de 20,3 cm. de diámetro con zapatas de avance y arrastre; área total del forro: 248,03 cm². Freno de pie en las cuatro ruedas. Frenado de mano en las ruedas traseras solamente. Ajustes simples de zapatas y del freno de mano que se ajustan simultáneamente. Se ha introducido una válvula limitadora de presión entre la bomba principal y los frenos de tambor traseros, con el fin de dar un frenaje más seguro en las ruedas delanteras y traseras, tanto en tiempo seco como húmedo.



SIMBOLO DE UTILIDAD

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

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



Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Oficina principal:
Avenida de España, 38

SAN SEBASTIAN

Agencia Urbana n.º 1
Matía, 2

(Aprobado por el B.º de España con el n.º 7.350)

LOS CARROCEROS ESPAÑOLES ¿ A NIVEL EUROPEO ?



El "Gran Salto Adelante" del último
Salón de Barcelona

Seat Juncosa 2.000 Rallye

Hispano-Alemán modelos Castilla y Mallorca

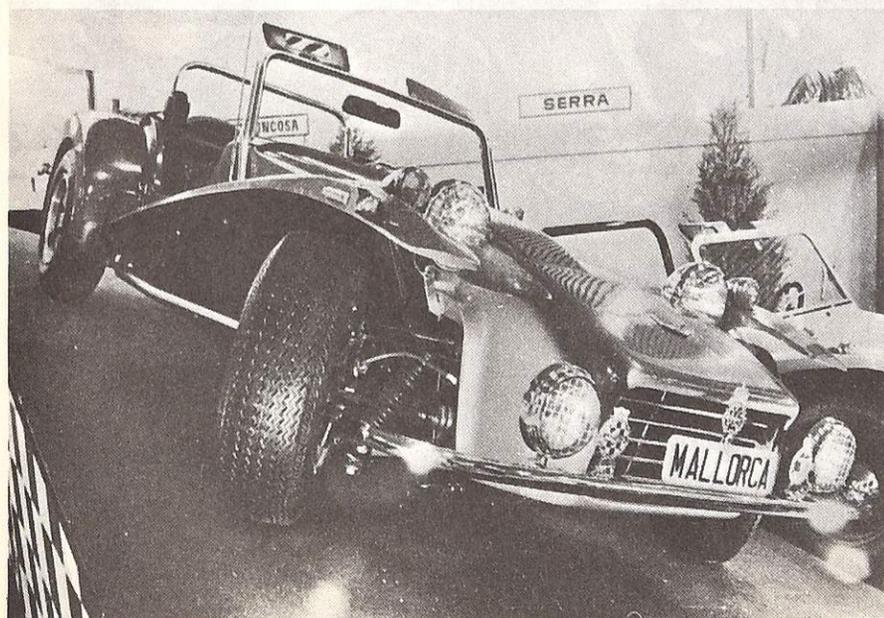
El Dodge 3.700 de Serra

Mientras que nuestra industria carrocera de vehículos industriales está a nivel europeo y casi mundial, fabricándose bajo diseño español una gran parte de la producción de autobuses y camiones, los diseñadores españoles de coches de turismo han tenido hasta hace pocos años una discreta actuación.

Este año, con ocasión del pasado Salón de Barcelona, los carroceros españoles de automóviles parecen haber dado el «Gran Salto Adelante», quizá por un mayor apoyo de los fabricantes de coches y por el estímulo que supone la concurrencia de los diseñadores italianos.

EL SEAT JUNCOSA 2.000 RALLYE

La larga experiencia de Juncosa en competición y su participación asidua en rallyes durante las últimas temporadas a bordo de coches Seat le han permitido la creación de su modelo 2.000



Hispano-Alemán, modelo Mallorca.

Rallye. Se trata del montaje de un motor potente sobre un conjunto ligero como es el del Seat 850 Spyder. El motor deriva del Seat 1.600 y ha sido llevado hasta una cilindrada de 2.000 c.c. En el momento actual no está dotado de inyección de combustible, pero, por las informaciones que tenemos, no tardará en adoptar este sistema. El cambio es de cinco relaciones (Abarth) y las ruedas de ocho pulgadas Targa.

LOS MODELOS CASTILLA Y MALLORCA DE HISPANO-ALEMAN

Un par de vehículos destinados a los fanáticos del automóvil, el Castilla y el Mallorca, han sido realizados por el industrial madrileño Ben Heiderich en colaboración con Colin Chapman. El creador y propietario de la marca Lotus no ha querido ceder la licencia de fabricación de sus vehículos, sino que se ha decidido colaborar con los Talleres Hispano-Alemán de Ben Heiderich, en la popularización del coche deportivo en España. De los dos modelos, el Castilla, es el Lotus Europa modificado en su parte delantera y trasera.

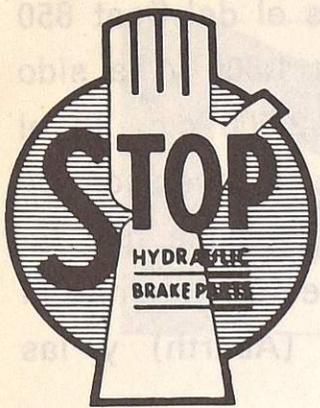
El Mallorca lleva motor, cambio y puente trasero del Seat 1.430 y el Castilla motor del Seat 1.600. El precio del primero es de unas 220.000 pesetas, y el Castilla, con cambio Porsche, saldrá por unas 350.000 pesetas.

DODGE 3.700 GT SERRA

Pedro Serra, en colaboración con Michel Librandi, ha creado un bonito coupé realizado en materia plástica sobre la base del Dodge 3.700 GT, que valdrá unas 550.000 pesetas y del que se fabricarán unas 200 unidades con la colaboración de Chrysler España.



Seat Juncosa 2.000 Rallye



¿Por qué STOP presenta sus productos en forma tan original?

La presentación de las piezas STOP es un complemento a su calidad, que al mismo tiempo que facilita y hace agradable el trabajo al cliente, le garantiza una ausencia total de la contaminación de materias extrañas a los componentes del freno.



publivasc

Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.

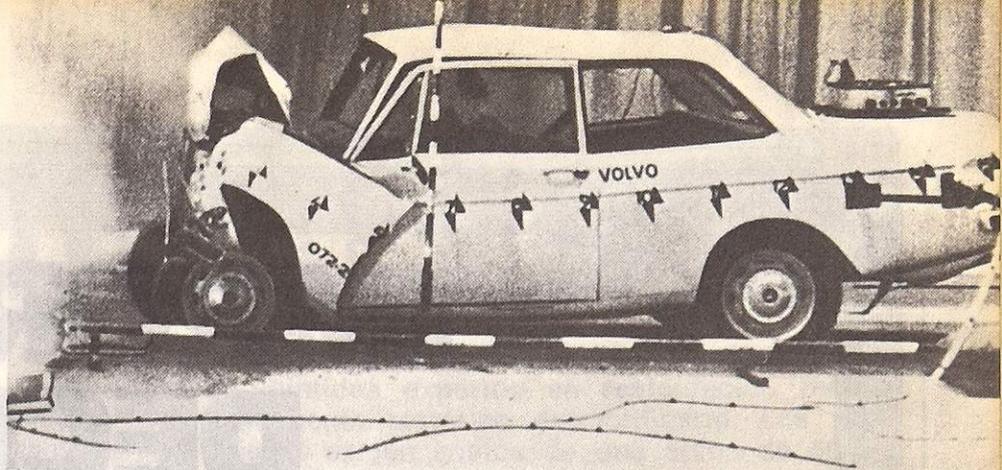
EL VOLVO EXPERIMENTAL "SAFETI CAR"

UN COCHE PENSADO PARA ESTRELLARSE

LA EMPRESA SUECA ESTA A LA CABEZA DE LAS EUROPEAS EN MATERIA DE SEGURIDAD

Hasta ahora se diseñaban los coches para que corriesen más o menos, que fueran más o menos cómodos y capaces y que consumiesen lo menos posible. Pero hace pocos días se acaba de presentar en Goeteborg, Suecia, un modelo Volvo concebido sobre bases totalmente distintas: el «Safety Car» es un automóvil experimental pensado para que sus ocupantes sufran el menor daño posible, en caso de accidente, y reúne todos los dispositivos descubiertos por la firma en materia de seguridad.

Hace dos años se fijaron en los Estados Unidos las normas ESV (Experimental Safety Vehicle), que comprendían 82 puntos encaminados a modificar las técnicas de construcción de vehículos, con la intención de reducir a un mínimo el número de los accidentes con víctimas, de tráfico. Estas directrices, cuya aplicación podrá ser declarada obligatoria dentro de algunos años, junto con las normas antipolución, han levantado en el mundo una apasionada polémica. En el Congreso de Seguridad de Stuttgart, celebrado en Alemania Federal en octubre pasado, los representantes americanos se enfrentaron a los europeos en su concepción de la seguridad del automóvil. Los americanos, que representaban prácticamente las ideas de las normas ESV, defendían un sistema que propugnaba la consecución de un vehículo que en caso de accidente se deformase lo menos posible, para preservar la vida de sus ocupantes. Contra este concepto de seguridad estática, se levantaron los fabricantes europeos alegando que un automóvil que cumpliera dichas condiciones sería demasiado caro y pesado para poder fabricarlo en grandes series. Los europeos defendieron la tesis de potenciar la seguridad dinámica del automóvil, es decir, perfeccionar los elementos de un vehículo que hicieran más difícil el que se produjera un accidente como el sistema de frenos, el agarre al firme, la seguridad de los neumáticos, etc. En esta discrepancia se produjo la defección de Mercedes que se adhirió a las normas americanas presentando un vehículo de seguridad con estas orientaciones.



LA VOLVO, A MEDIO CAMINO ENTRE LOS AMERICANOS Y LOS EUROPEOS

Desde 1969, es decir antes de que se publicasen las normas americanas ESV, la firma sueca había comenzado sus investigaciones sobre la seguridad del automóvil. En este último prototipo, por ejemplo, se cumplen 70 de los 82 puntos, que constituyen las prescripciones del Ministerio Americano de Transportes. La Volvo tiene uno de los más modernos centros del mundo para la investigación de los accidentes.

El Volvo Experimental es un automóvil de cuatro plazas, con cuatro sillones individuales, un maletero relativamente pequeño y un peso de 1.450 kilos (el peso de un coche americano de tipo medio o de un automóvil europeo grande). Se trata pues de una aproximación muy afinada a las normas americanas, sin caer en los «tanques» superpesados a donde se llega con su rigurosa observación.

Los elementos que caracterizan al nuevo modelo son: refuerzos laterales en la carrocería, en los montantes de las puertas y en el sistema de apertura. Los paraques tienen un dispositivo con amortiguadores y en caso de colisión retroceden 18 centímetros en la parte delantera y 9 en la trasera.

Los frenos del nuevo coche, una patente de Volvo y la firma alemana Taves, tienen un sistema especial que impiden que las ruedas se bloqueen, cualquiera que sea el estado del firme y la potencia del frenazo. El sistema actúa individualmente sobre cada rueda del tren delantero y en conjunto sobre las dos traseras. En caso de choque el volante se proyecta 15 centímetros hacia adelante para que el conductor no sufra el golpe de la columna de dirección. Cuando el automóvil sufre una colisión frontal al motor, por medio de un engranaje especial a nivel de la caja de cambios, se desliza hacia el suelo, por debajo del piso del coche. Este modelo está dotado también de cinturones de seguridad, grandes reposacabezas escamoteables, que forman una barrera al chocar, separando los asientos delanteros de los traseros, mientras se hinchan automáticamente los cojines protectores de que está dotado este modelo. En el tablero de instrumentos existen testigos de todas las luces, un sistema para regularlas según la carga, mando para el limpiafaros y un interruptor automático para la alimentación de gasolina.



AUTO-RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS

Montaje y servicio propio

MORO

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

IMPORTANTE DECISION

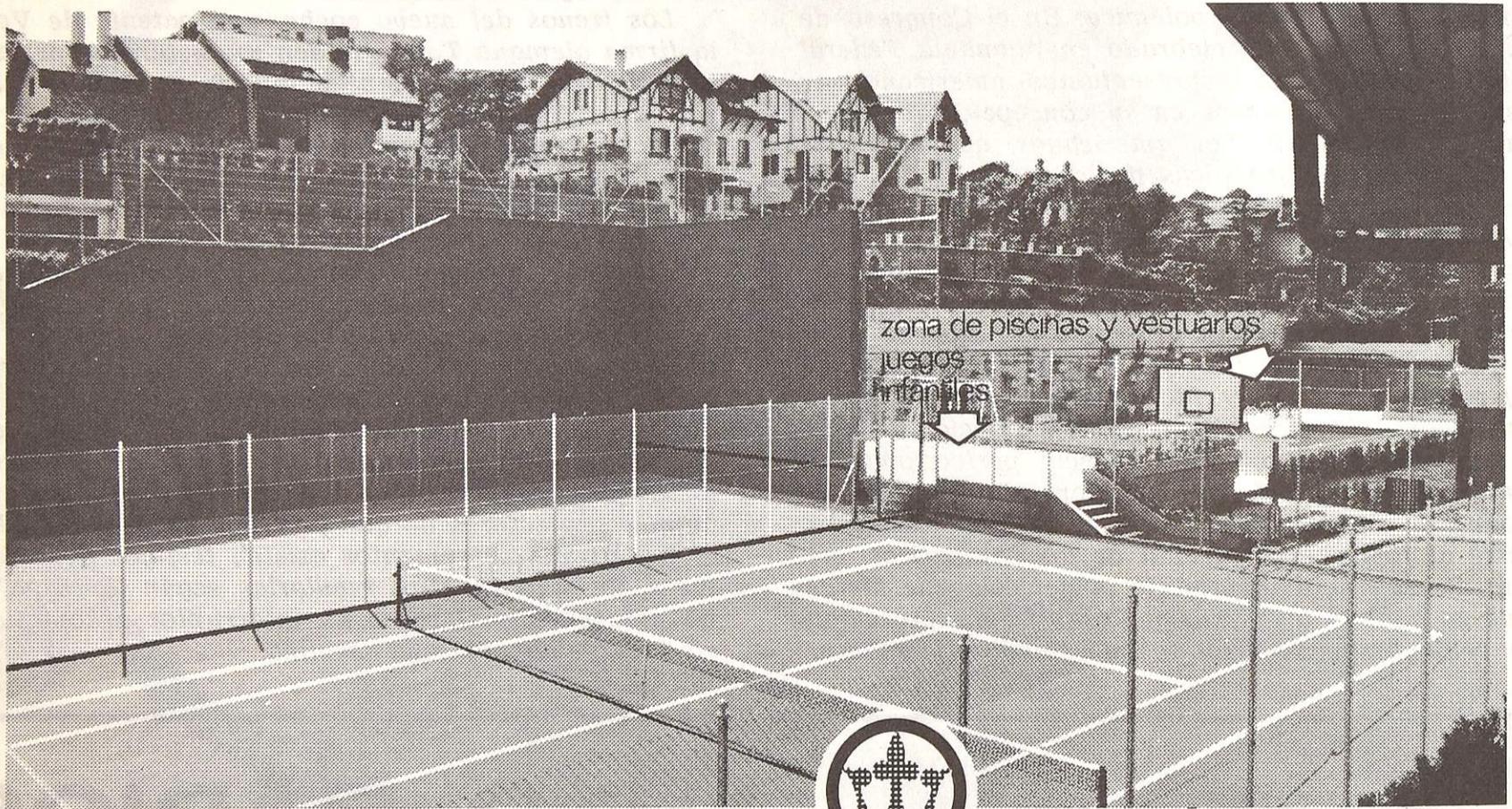
- Si desea todas las comodidades de un gran piso,
- si quiere vivir con independencia a dos pasos del centro, a pleno aire con una magnífica zona deportiva...

hay personas como Ud. que ya se han decidido.

En Ategorrieta un magnífico conjunto formado por 15 villas **unifamiliares** ■ Finca totalmente cercada con portería ■ Superficies diversas de 350 m² a 400 m² en 3 plantas ■ Calefacción central ■ Jardines privados ■ Garajes particulares y aparcamientos de superficie.

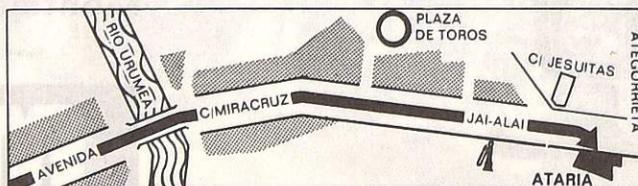
ZONA DEPORTIVA

En copropiedad, dos piscinas, sauna, frontón, pista de tenis, baloncesto ■ ZONA INFANTIL: juegos cubiertos y en superficie ■ Entrega inmediata ■ Exentos de derechos reales en primera transmisión ■ Información en villa piloto dentro de la finca y en San Marcial, 2.



conjunto residencial

atarria



Promociona, Construye y Vende **CONSTRUCCIONES AREIZAGA** - San Marcial, 2 - San Sebastián

Más del 83% de los conductores parisinos implicados en accidentes graves, estaban embriagados

PARIS. — Según la revista francesa «Liasons», órgano de la Prefectura de Policía, la mayoría de los accidentes graves que han sufrido los automovilistas de la región parisiense, se deben al exceso de alcohol. Esta publicación precisa que el 83,88 por ciento de los conductores implicados en accidentes graves, durante el pasado año, demostraron un porcentaje de alcohol en sangre superior al autorizado legalmente.

Como consecuencia de los controles efectuados por la policía de la región de París en casos de accidente, se ha demostrado que el 60% de los conductores que provocaron accidentes de carácter grave, tenían más de 1,8 gramos de alcohol en la sangre, y más de un 10%, superaron los 2'80 grados por litro.

La ley francesa establece que los conductores que tengan de 0'80 gramos a 1'19 gramos de alcohol por litro de sangre, serán condenados a penas de 10 días a un mes y multas de 400 a 1.000 francos. A partir de un porcentaje de 1,20 gramos de alcohol, la prisión podría decretarse por una duración de un mes a un año y multa de 500 a 5.000 francos.

¿Acuerdo Daimler-Volkswagen?

BONN. — Daimler y Volkswagen han confirmado que continúan sus negociaciones para conseguir una cooperación mutua en la producción de vehículos industriales.

Peugeot-Renault: motores en común

PARIS. — El señor Francois-Xavier Ortoli, ministro francés de Desarrollo Industrial y Científico, inauguró el 5 de mayo, las instalaciones industriales de Douvrin, en el Norte de Francia, de la Sociedad Francesa de Mecánica, filial común de las firmas Peugeot y Renault. Esta empresa que pertenece a partes iguales a las dos fábricas de automóviles, se creó en 1969 para construir una fundición y una fábrica de motores.

Transpo 72: La mayor exposición del transporte en el mundo

NUEVA YORK. — El 27 de mayo se inaugurará en el aeropuerto internacional de Dullers, a las laderas de Washington, la Transpo 72, que permanecerá abierta hasta el 4 de junio. La exposición está organizada por el Ministerio de Transportes de los Estados Unidos y se espera sea la exposición industrial más grande del mundo. Más de 200 expositores presentarán 500 «stands», donde se expondrán equipos, productos, tecnologías y conceptos que abarcan toda la gama de la industria del transporte por tierra, mar, aire y espacio.

Es la primera vez que una exposición de este tipo es patrocinada por el Gobierno norteamericano, representando al certamen, una inversión de más de doscientos mil millones de dólares, para la economía de dicho país.

Praga, la de las cien torres

Parece preocupar al visitante si Praga puede aún seguir denominándose, como antes, «la ciudad de las cien torres». Según los últimos datos, Praga encierra 473 torres y se extienden sobre una superficie global de 290 km². La historia de la ciudad comienza en el siglo VI, por lo que presenta un conglomerado de estilos arquitectónicos y de monumentos históricos que dan a la ciudad su originalidad y su atmósfera. Se registran en el territorio de Praga 2.300 monumentos históricos, comenzando por las construcciones románicas y pasando por el gótico y el barroco checo hasta los estilos del siglo XIX. Todos los monumentos históricos están cuidadosamente restaurados. En 1971, el Gobierno checo concedió para su conservación 600 millones de coronas.

Actualmente se restaura el Puente Charles, de 600 años de antigüedad. Veintidós expertos en restauración reconstruyen este monumento histórico extraordinario. Las reparaciones del puente exigen gastos de una suma de 50 millones de coronas checas, que cubren también la restauración de otro monumento histórico, Ungelth, en su principio mercado medieval y cuya reconstrucción comenzará próximamente.

Se suprime el control fronterizo de la Carta Verde en la Europa de los Diez.

En Luxemburgo, los ministros de Asuntos Extranjeros del Mercado Común decidieron la semana pasada abolir para los automovilistas los controles de la carta verde en las diferentes fronteras de los países miembros. En un plazo de seis meses se adoptará la medida, que supone el reconocimiento formal de los seguros de cada uno de los países por parte de los demás. Por su parte, Gran Bretaña, ha pedido un plazo de 18 meses para que las compañías inglesas puedan adoptar sus pólizas a la fórmula de la Comunidad Europea, al cabo de los cuales, se eliminarán también este tipo de controles en las fronteras del Reino Unido.

Camiones Mercedes-Benz en el Brasil

SAO PAULO. — Mercedes-Benz do Brasil ha ido afirmando su posición en el mercado de camiones desde el pasado año. En 1970, su participación bajó respecto al año anterior de un 87 a 84 por ciento, recuperándose en 1971, hasta alcanzar una participación de un 90 por ciento, aproximadamente.

HOTEL TRES REYES Pamplona *****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:

350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.

Agencias de:

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

EL SEAT 127

Una de las máximas preocupaciones y satisfacciones de Seat ha consistido siempre en ofrecer la gama más amplia del mercado. En 1972 ésta contaba con más de 22 modelos. El escalón existente entre el 124-D y el 850 Especial era sin embargo bastante amplio y debía ser cubierto por un coche totalmente nuevo, en el que Seat pudiera basar su principal desarrollo en la presente década.

Debía ser un coche de motor especialmente brioso pero cuya cilindrada no pasase de 1.000 c.c., para no alcanzar la frontera de los 9 CV fiscales. Ajustado en sus dimensiones externas para facilitar su movilidad en el tráfico de ciudad, seguro y compacto, debía tener la máxima capacidad interna para cinco personas y un gran maletero para equipajes en largos viajes por carretera.

El alto y probado rendimiento del motor escogido, con unas bien estudiadas relaciones en la caja de cambios y la óptima utilización lograda de la tracción delantera y disposición transversal del motor, dan como resultado unas elevadas prestaciones entre las que puede destacarse una velocidad punta de 140 km/h. La necesidad, en consecuencia, de una línea muy aerodinámica conformó al coche de manera definitiva. Nació así un modelo sustancialmente distinto: el 127, que Seat presenta ahora al público español.

LA AMPLIA GAMA SEAT SE COMPLETA

El 127 tiene todos los requisitos para atraer las grandes dotes de simpatía y confianza que logran los coches de la gama Seat, cuyos clientes disponen de un coche totalmente nuevo que hace realidad los más avanzados conceptos técnicos en el campo de las prestaciones, confort y seguridad.

El nuevo Seat es un coche excepcionalmente espacioso y cómodo, seguro y de gran estabilidad, potente, en una palabra muy brillante para satisfacer plenamente al amplio sector central del mercado. Como resultado de tan altas prestaciones era aconsejable, casi venía exigida, una línea completamente nueva, de inspiración modernísima. El 127 se inserta en un prestigioso tipo de coche que resulta envidiable por lo adecuado de su precio y su consumo, desarrollando mejores prestaciones que modelos de superior cilindrada.

El 127 es el automóvil más manejable de todos los de su categoría, configurándose este «Coche del Año en Europa» como el mejor puesto al día y más fiel cumplidor de las exigencias del tráfico actual y futuro.

Con sus cinco plazas, el Seat 127 ofrece no sólo una gran comodidad, sino también una excepcional capacidad de transporte. Permite muy satisfactorias prestaciones siempre con un consumo limitado. Incorpora las soluciones más avanzadas en lo que respecta a la seguridad activa y pasiva, al par que sus características constructivas cuidadosamente ensayadas le confieren una total garantía. La batería y la rueda de repuesto están situadas en el vano motor, ofreciendo la máxima accesibilidad y dejando totalmente libre un maletero posterior independiente, de 365 dm³.



UNA BRILLANTE FICHA TECNICA

El motor del Seat 127 es de cuatro cilindros en línea, desarrollando una potencia de 52 CV (SAE), a 6.200 r.p.m. El diámetro de los pistones es de 65 mm. y el recorrido del émbolo es 68 mm. con 903 c.c. La relación de compresión es 9:1, su par máximo es de 6,3 kgm SAE a 3.500 r.p.m. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas, tiene doble circuito independiente de frenos, que son de disco delante y de tambor detrás, con corrector de frenada en las traseras y lleva neumáticos radiales.

La culata es de aluminio, con asientos de válvula incorporados, árbol de levas en el bloque, accionado por cadena. Distribución de válvulas en cabeza, inclinadas y paralelas, con válvulas de escape bimetálicas. Carburador monocuerpo invertido, con filtro de aire de toma regulable.

Los gases de escape y los vapores de aceite que se originan en el interior del bloque motor son aspirados hacia el filtro del aire, inyectados en los cilindros y quemados antes de poder salir a la atmósfera, con lo cual se elimina dicho riesgo de contaminación, cumpliéndose por tanto la Reglamentación europea y americana vigente.

El grupo embrague-cambio-diferencial forma un bloque único. El embrague es de diafragma, monodisco en seco. El cambio es de cuatro marchas adelante, todas sincronizadas, tipo Porsche, y marcha atrás. Las relaciones son:

I - 1:	3,636
II - 1:	2,055
III - 1:	1,348
IV - 1:	0,977
M. A. - 1:	3,615

La relación final de reducción es de 4,692. Las velocidades alcanzables en cada marcha son 40 km/h. en primera, 70 en segunda, 105 en tercera y más de 140 en cuarta.

La dirección del 127 es de cremallera y la columna está dividida en tres secciones, unidas por juntas cardan, capaces de absorber notables deformaciones sin repercusión al volante ni por supuesto al conductor. El radio de giro es de 4,8 metros y se pasa cómodamente de un viraje total de un lado a otro con 3,4 vueltas de volante.

El sistema de ventilación y calefacción del 127 es del tipo de mezcla de aire con una regulación fácil de la temperatura. Una válvula situada bajo la luneta posterior asegura la constante renovación del ambiente interno.

UNA LINEA ORIGINAL DE ASPECTO CLASICO

La sabia conjunción de cualidades del Seat 127, su distribución de elementos mecánicos, que conceden hasta el 80% del espacio total a los pasajeros, llevó a un diseño de

línea muy moderna con una carrocería de estilo depurado. Dentro de esta línea, el coche no se aparta estéticamente de los gustos que con el paso del tiempo se han revelado permanentes. Perfiles suaves y laterales lisos hacen superfluos los adornos.

Este objetivo de sencillez y seguridad se aprecia en detalles como que el techo esté estampado en una sola pieza, incorporando conjuntamente parabrisas y luneta posterior. La misma sencillez da como resultado que los late-

rales también sean de una sola pieza y que el capot abra por entero, facilitando el acceso a todos los órganos del motor.

Otros elementos que configuran la estética estampa del 127 son sus faros cuadrangulares y la parrilla pavonada en negro con trama en forma de nido de abeja.

La absoluta modernidad en todos sus aspectos del Seat 127 es la razón que le hará estar sin duda en la vanguardia del mundo automovilístico durante mucho tiempo.

PRUEBA DEL NUEVO FIAT 132

La Fiat acaba de lanzar un nuevo modelo de tipo medio superior. El «132». Se trata de un automóvil fabricado en dos versiones, de 1'8 litros, la más potente, y de 1'6 la versión más barata. Los objetivos básicos que se han planteado al hacer el estudio de este coche han sido el confort, la seguridad y la fiabilidad en la calidad y rendimiento del producto. Realmente, a nuestro juicio, el problema del confort ha sido estudiado muy a fondo por los ingenieros de Fiat, de una forma casi obsesiva. En este coche se han conservado todavía, por diversos motivos, el eje rígido posterior, al cual sistemáticamente se le viene acusando de que, al margen de ciertos problemas de estabilidad, produce un confort algo inferior a un sistema de ruedas independientes. No obstante, este modelo es uno de los más confortables con eje rígido atrás. Se trata, además, de un cinco plazas amplio, insonorizado y con un funcionamiento mecánico silencioso. La carrocería se ha reforzado mucho, en relación con los modelos anteriores, para conseguir una deformación mínima en caso de choque. El árbol de dirección se ha dividido en tres partes y la caja de dirección se ha colocado muy por detrás de las ruedas delanteras para evitar su desplazamiento en caso de una colisión frontal.

MECANICA Y BASTIDOR

El motor, básicamente, es un derivado estrecho, más bien diríamos, una versión del ya bien conocido en España doble árbol de 1.600 c.c., el que equipa el 124 Sport Coupé. No obstante hay unas pequeñas diferencias que testimonian el cuidado con que Fiat ha hecho este modelo. El bloque motor es siete milímetros más largo y la distancia entre centros de cilindros es ahora de 91 milímetros, lo cual ha permitido aumentar el diámetro de los cilindros a 84 milímetros en vez de los 80 que tiene la versión de origen.

La suspensión del 132 resulta ser bastante diferente de la que nos tenía acostumbrados Fiat en sus modelos de implantación clásica. No llega a ser tan moderna, al menos en apariencia, como la del 130, puesto que no tiene ruedas independientes atrás, pero en relación a toda la gama 124 y 125 presenta notables mejoras.

La suspensión delantera es bastante clásica en cuanto a la disposición de sus brazos de suspensión, pero el muelle ha sido desplazado a la parte superior del de más arriba, atacando directamente contra la zona del guardabarros. En la trasera el eje va guiado de una forma que, si bien no es nueva dentro de la técnica mundial, sí lo es para Fiat. Desaparece la barra Panhard transversal y el posicionamiento del eje se consigue, por una parte, con los dos brazos de empuje que ya son clásicos en este tipo de coches, y por otro, la reacción del par motriz a la vez que el posicionamiento transversal se consigue mediante unas bieletas oblicuas que, partiendo de la parte superior del diferencial, viene a anclarse en la carrocería.

Desde luego, hay que reconocer que el comportamiento de este eje trasero es muy superior a lo que nos tenía acostumbrados toda la serie 124, 14 Especial o 1430, como se denomina en España, e incluso el Coupé Sport 1600. Los



muelles son francamente suaves, y la amortiguación también es suave, demasiado, tal vez, a nuestro juicio.

Respecto a los frenos, también en estos presentan un comportamiento distinto. El equipo frenante del 132 es básicamente el mismo que lleva un 124; es decir, utiliza los ya clásicos cuatro discos de 227 milímetros de diámetro con el mismo tipo y dimensiones de pastillas. Por supuesto, el circuito es doble y va asistido por un depresor como ya también viene siendo clásico en los modelos Fiat y que a nosotros nos parece de una eficacia un tanto dudosa. No nos han gustado demasiado los frenos del 132. Hay que tener en cuenta que se trata de un vehículo muy rápido y notablemente más pesado que los otros modelos que utilizan los mismos frenos.

En cuanto a la dirección, y descontando las diferencias debidas a las medidas de seguridad, como mecanismo es la misma que equipa también el 124 (tornillo y rodillo), con la misma desmultiplicación, y que, debido a tener el coche algo más distancia entre ejes, resulta ligeramente más lenta. Tratándose de coches nuevos donde todavía no se aprecian holguras, tenía un comportamiento simplemente normal, ni muy dura, ni muy suave, ni particularmente precisa.

UNA CARROCERIA FUNCIONAL MODERNA Y ELEGANTE

En el interior del vehículo las cosas se distinguen ya algo más de otros modelos Fiat, al menos de los modelos Fiat que por correspondencia conocemos en España. El coche es amplio, muy amplio, muy luminoso; la visibilidad es francamente buena en todas direcciones; el confort es excelente y los asientos son buenos, amplios y bastante cómodos. No obstante, Fiat parece que no acaba de dar con el último detalle en la cuestión de los asientos. Estos que hemos probado ofrecen un apoyo lateral bastante aceptable, pero la zona de los riñones sigue quedando sin suficiente apoyo.

El interior del coche, en su presentación general, es muy bueno, francamente lujoso. Hay gran cantidad de detalles de todo tipo, unos prácticos, otros simplemente de prestigio, y lo único criticable al efecto es la estética del salpicadero que parece construido un poco por elementos independientes y sin demasiada conexión entre sí.

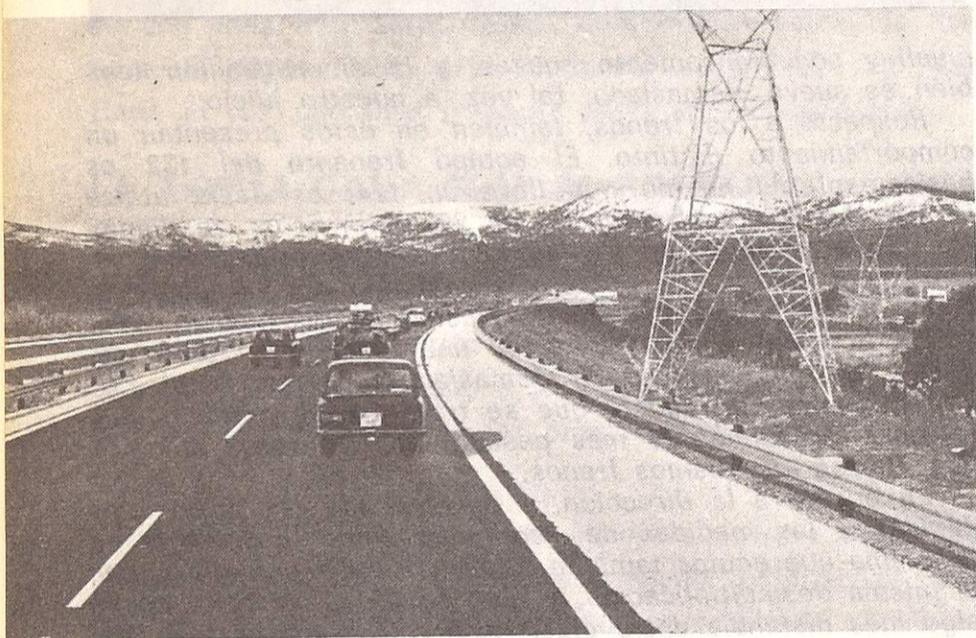
El portaequipajes, de un volumen muy amplio, es perfectamente utilizable por cuanto que su forma es casi cúbica; el depósito de gasolina a un lado y la rueda de repuesto a otro no interfieren para nada la utilización de la zona central para equipajes.

Ritmo acelerado en las obras de la autopista Villalba-Villacastín

LA FECHA DE TERMINACION PREVISTA PARA 1975 SE ADELANTARA A PRINCIPIOS DEL AÑO 1973

EL NUEVO TUNEL DE GUADARRAMA, EN FASE DE PAVIMENTACION Y ACONDICIONAMIENTO DE SUS INSTALACIONES

El director general de Carreteras, señor Doadrio, acompañado de altos cargos del Ministerio, directivos de la empresa concesionaria Iberpistas, representantes de las Cajas de Ahorros confederadas y un numeroso grupo de periodistas, realizaron una visita a las obras de la autopista de peaje Villalba-Villacastín, que se encuentran muy avanzadas, y cuyos trabajos continúan a ritmo acelerado.



La autopista discurre en sus 44,4 kilómetros de trazado a la largo del eje norte-oeste, salvando la Sierra de Guadarrama con dos túneles de dirección única. Posteriormente, la autopista será prolongada hasta Adanero, con lo que serán 73,4 kilómetros los dispuestos para que cualquier automóvil pueda cubrirlos en óptimas condiciones de seguridad en un tiempo no superior a los tres cuartos de hora.

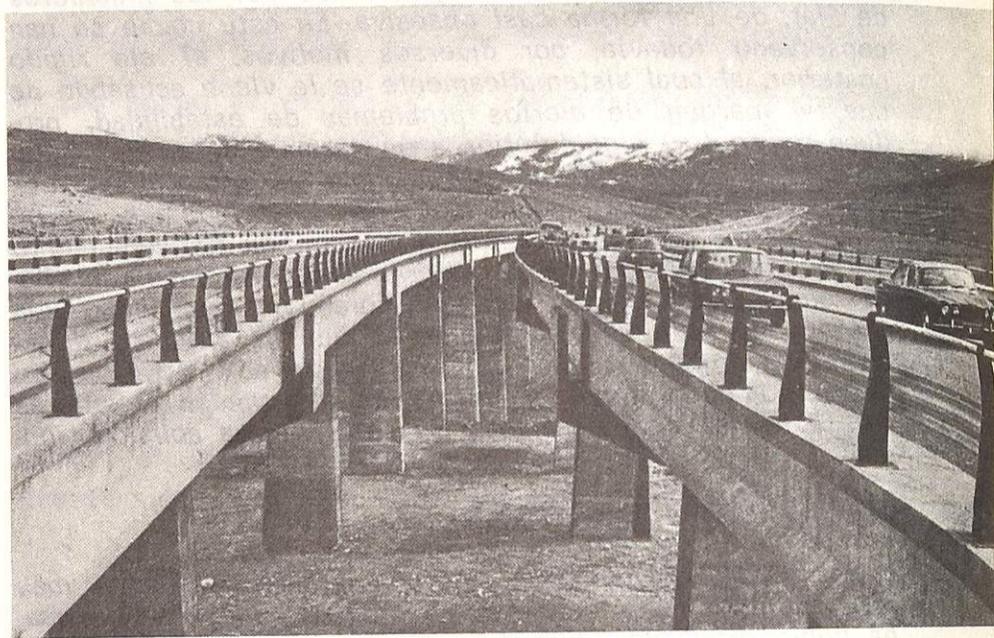
TRAMO VILLALBA - CRISTO DEL CALOCO

La visita se inició en el nudo de Villalba, de donde parte el primer trozo, de 29 kilómetros de longitud, que termina en el Cristo de Caloco, y que comprende el túnel de Guadarrama, desde el punto kilométrico 13,600 al 16,940. La terminación de este trozo estaba prevista para diciembre de este año, pero se espera adelantarla a la próxima primavera.

Las obras de las secciones a cielo abierto, que comprenden 2,5 kilómetros, en los que existen dos enlaces, el del Valle de los Caídos y el de San Rafael, están prácticamente terminadas, trabajándose actualmente en

las instalaciones complementarias de las zonas de servicio y peaje. También están muy avanzadas las plantaciones de taludes y medianas.

La instalación de peaje, situada en el enlace de San Rafael, dotada con los más modernos elementos de control, contará con seis vías de entrada, cuatro de salida y dos reversibles. Es de señalar que la instalación de peaje era inicialmente de sistema cerrado, lo que obligaría a efectuar al usuario de la autopista, en un recorrido relativamente corto, dos paradas, una a la entrada y otra a la salida. No obstante, con el sistema que se ha propuesto podrán reducirse en un cincuenta por ciento y permitirá utilizar parte del trazado sin abono de peaje, es decir, que sería autopista libre el primer tramo hasta el enlace del Valle de los Caídos.

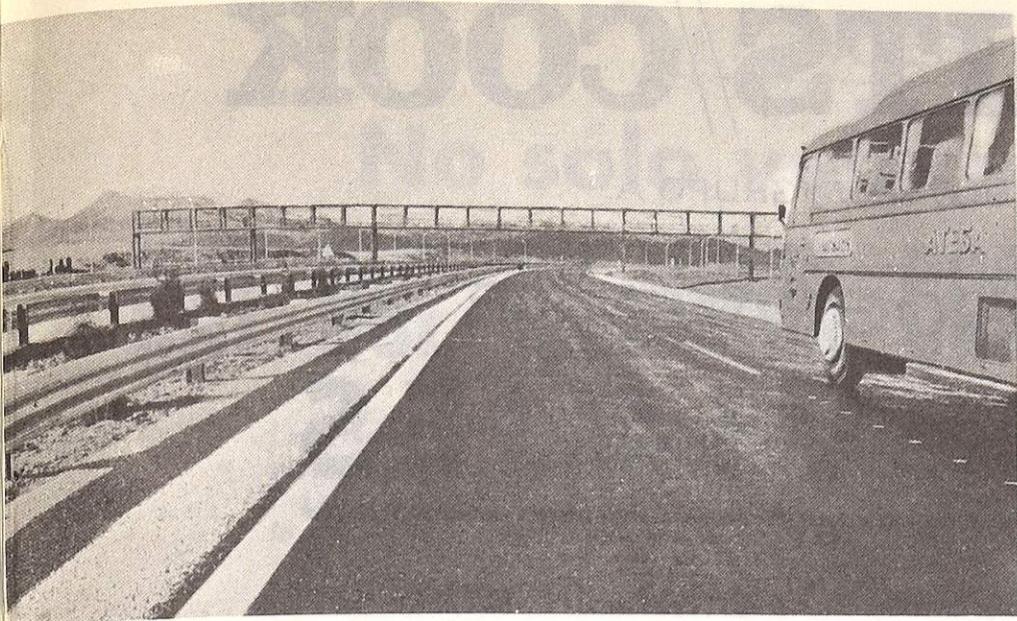


El área de servicios, ubicada en el punto kilométrico 3, tendrá restaurante de primera categoría, piscina, aparcamiento y estación de servicio a ambos lados de la calzada. Cuenta este trozo también con seis zonas de descanso. Para la infraestructura de este trozo se han levantado tres viaductos, una obra interesante que consiste en una bóveda aligerada para el cruce de calzadas, con once puentes y ciento veinte pasos inferiores y desagües.

El movimiento de tierras ha supuesto la realización de 3.000.000 de metros cúbicos de desmonte y 3.500.000 metros cúbicos de terraplén. Las obras de afirmado de calzadas y vías lentas (éstas con una longitud de ocho kilómetros) han supuesto la colocación de 250.000 metros cúbicos de bases estabilizadas y 200.000 toneladas de aglomerado asfáltico.

EL NUEVO TUNEL

El nuevo túnel de Guadarrama constituye una obra singular y se situará a la cabeza de las realizadas en Europa, tanto por su concepción y funcionalidad como



por las modernas instalaciones de seguridad y control de las que estará dotado. Su trazado tiene una longitud de 3.340 metros y cuenta con tres estaciones de ventilación, una en cada boca y otra situada en la cámara central. La estación central se comunica con el exterior mediante un pozo de ventilación de 13 metros de diámetro y 222 metros de longitud. Las secciones útiles de ventilación son de 35 y 60 metros cuadrados, respectivamente. La succión de aire puro y la extracción del viciado se llevará a efecto mediante doce potentes ventiladores convenientemente emplazados.

La ejecución del túnel ha supuesto la excavación de 500.000 metros cúbicos de roca y la colocación de más de 100.000 metros cúbicos de hormigón en revestimientos.



En la actualidad se trabaja en su pavimentación y en el acondicionamiento de las instalaciones de ventilación, iluminación, señalización, televisión en circuito cerrado, megafonía, controles de monóxido de carbono y opacidad y demás elementos de seguridad.

En esta sección se sitúan las instalaciones de administración y control de la autopista, emplazadas estratégicamente entre las dos bocas de los túneles. Estas instalaciones constan de un edificio principal, que alberga las oficinas y salas de control y mando de la autopista, con paneles en los que se visualiza todo su trazado y el funcionamiento de los electromecanismos de seguridad, y tres edificios auxiliares para el personal de los servicios de mantenimiento y conservación.

TRAMO CRISTO DEL CALOCO - VILLACASTIN

Tras haber salvado, mediante el viaducto de Arenales, el collado del Cristo de Caloco, incluido en la sec-

ción tercera del trozo primero, se inicia el trozo segundo de la autopista, que comprende desde el punto kilométrico 28,840 al 44,400.

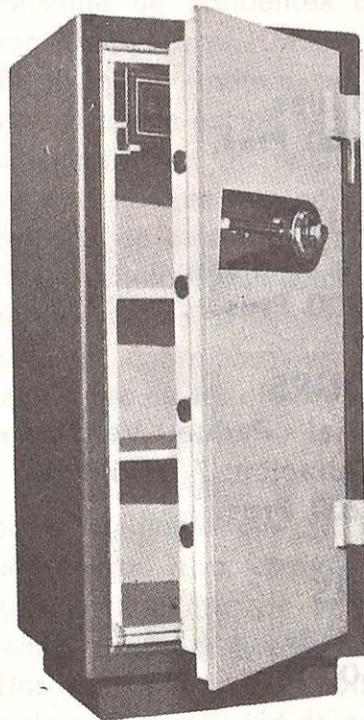
La terminación de este trozo estaba prevista para el mes de diciembre de 1975; sin embargo, puede asegurarse que las obras quedarán concluidas dentro de los primeros meses del próximo año 1973, lo que supondrá un avance sobre el calendario previsto inicialmente de cerca de tres años.

Los 15,6 kilómetros de este trozo han supuesto la ejecución de dos viaductos, los del Sotillo y Lavadero; dos puentes y cuarenta obras de fábrica para pasos inferiores y desagües.

El movimiento de tierras, que alcanzará un total de 2.500.000 metros cúbicos de desmonte y 2.000.000 de terraplén, está ejecutado en un 80 por 100. Cuando el tiempo lo permita, es decir, en la próxima primavera, se iniciarán las obras de afirmado. Los drenajes y la explanación se efectúan de forma simultáneamente, y ya se han instalado las plantas de fabricación del suelocemento, grava-cemento y aglomerado.

En este trozo se construirán también cuatro zonas de descanso y un área de servicio de características similares a la situada en el trozo primero.

Temporalmente, y hasta la posible prolongación de la autopista hasta Adanero, ésta finalizará en Villacastín mediante el correspondiente enlace con la CN-VI.



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

WAGONS·LITS//COOK

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

PRESENTA SU PROGRAMA DE GRANDES VIAJES

WINDSOR TOURS

Inglaterra - Escocia. Duración: 7 y 15 días.
Viaje en Avión. Precio: DESDE 12.285 Ptas.

TIERRA SANTA

Duración: 9 días.
Precio: DESDE 27.900 Ptas.

LA RUTA DE LOS ICONOS

Rusia - Polonia - Checoslovaquia. Duración: 15 días.
Precio: DESDE 46.500 Ptas.

LONDRES - RUSIA

Duración: 18 días.
Precio: DESDE 36.100 Ptas.

ESCANDINAVIA - RUSIA

Duración: 14 días.
Precio: DESDE 47.300 Ptas.

MADEIRA

Duración: 8 y 15 días.
Precio: DESDE 12.600 Ptas.

HELENIC TOURS

Grecia. Duración: 7 y 15 días.
Precio: DESDE 15.300 Ptas.

DA VINCI TOURS

Milán - Roma - Pisa - Florencia - Así - Padua - Venecia -
Capri - Nápoles y Pompeya. Duración: 7 y 16 días.
Precio: DESDE 14.200 Ptas.

PARIS TOURS

Duración: 4 y 7 días.
Precio: DESDE 8.500 Ptas.

CANARIAS FLASH

Duración: 7, 14 y 21 días.
Precio: DESDE 8.115 Ptas.

AFRICA DEL SUR

Duración: 21 días.
Precio: DESDE 83.400 Ptas.

SAFARI EN KENIA

Duración: 17 días.
Precio: DESDE 79.100 Ptas.

ORIENTE PROXIMO

Duración: 11 y 14 días.
Precio: DESDE 45.500 Ptas.

EXTREMO ORIENTE

Duración: 18 y 27 días.
Precio: DESDE 95.000 Ptas.

COSTA A COSTA

Estados Unidos y Canadá. Duración: 21 días.
Precio: DESDE 81.700 Ptas.

NEW YORKER

Duración: 12 y 16 días.
Precio: DESDE 27.900 Ptas.

MEXICO - LAS VEGAS

Duración: 20 días.
Precio: DESDE 86.200 Ptas.

MEXICO - YUCATAN - GUATEMALA

Duración: 20 días.
Precio: DESDE 75.900 Ptas.

VENEZUELA

Duración: 16 días.
Precio: DESDE 40.800 Ptas.

SUDAMERICA

Duración: 17 días.
Precio: DESDE 76.400 Ptas.

VUELTA AL MUNDO

Duración: 33 días.
Precio: DESDE 145.000 Ptas.

LA RUTA DE LA SEDA

Tailandia - Filipinas - Japón - Hong Kong. 18 días.
Precio: DESDE 77.900 Ptas.

VIAJE DE REYES

Teherán - Persépolis - Beirut - Estambul. 11 días.
Precio: DESDE 43.855 Ptas.



Informes e inscripciones:

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

No sólo vehículos más seguros: HAY QUE MEJORAR CONDUCTORES Y CARRETERAS

La imagen del automóvil culpable de casi todos los males es indudablemente falsa pues ni es el que más contamina la atmósfera ni se le puede atribuir la totalidad de los accidentes que ensangrientan diariamente las carreteras de todo el mundo. Así han comenzado a reconocerlo los mismos norteamericanos, que fueron los primeros en lanzar la voz de alarma con acentos francamente dramáticos, casi apocalípticos, inmediatamente seguidos por los europeos, éstos, afortunadamente, sin dramatizar excesivamente.

A menudo los americanos resultan peligrosos por la rapidez y el entusiasmo con que acogen una idea y la defienden, pero también tienen la gran virtud no sólo de darse cuenta, cuando tal acontece, de haberse equivocado, sino también de reconocerlo sin ningún reparo. Es el caso, al parecer, de la furibunda batalla en la que se habían lanzado y que han llevado a cabo durante los últimos años para el llamado coche seguro, que ha alcanzado a veces tonos y aspectos ridículos.

A pesar de que es de sobra conocido lo que ha ocurrido en estos últimos años en los Estados Unidos referente a la seguridad de tráfico, vale la pena volver, aunque sea brevemente, sobre el argumento. Comenzó Ralph Nader, entonces un joven abogado muy ambicioso y por naturaleza inclinado hacia las argumentaciones demagógicas. Empleando hábilmente dichas argumentaciones, Nader presentó un convincente cuadro dramático de la situación, que hizo naturalmente impacto, ya que supo traducir los daños provocados por el automóvil en millares de vidas humanas y centenares de millones de dólares, llamando en causa como principales responsables a las grandes industrias automovilísticas de Detroit. Este fue el secreto en que se basó su éxito, pues era algo nuevo; nadie anteriormente se había atrevido a lanzar tan pesada acusación contra los magnates de la industria del automóvil: un desconocido, un hombrecito, moderno David, contra los potentados, auténticos Goliat. El efecto fue inmediato: tras la positiva reacción de la opinión pública, hombres políticos en busca de popularidad, universidades a la caza de fondos gubernamentales, jóvenes técnicos y hombres de ciencia en paro forzoso, se lanzaron sobre la idea, la difundieron y la apoyaron encarnizadamente. La idea del joven abogado era de lo más simple. Puesto que no se puede reformar la mentalidad de un centenar de automovilistas, hay que cambiar el automóvil, proyectarlo y realizarlo de manera tal que, aun en caso de accidente grave, pueda proteger la vida de sus ocupantes. Así de sencillo para reducir el número de víctimas de la carretera.

Empujadas evidentemente por el deseo de popularidad, las autoridades de los diversos Estados, así como las federales, aceptaron como buena la «filosofía» naderiana dictando normas y leyes de seguridad que han ido vinculando cada vez más a los fabricantes de automóviles, hasta tal punto que, si aplicadas en un plazo relativamente breve, podrían convertir en imposible la construcción de coches. Y que no se trata de querer dramatizar lo demuestra el hecho de que los prototipos experimentales desarrollados en los Estados Unidos y en Europa del coche a prueba de cualquier acci-

dente, a cualquier velocidad y en todas las circunstancias, así como lo quieren Ralph Nader y sus seguidores, con el beneplácito de Washington, aunque responden en cierta medida y eficacia al concepto básico, son vehículos que nada tienen que ver con los coches a que estamos acostumbrados, cuya principal característica es la falta de funcionalidad. Demasiado pesados, muy voluminosos exteriormente y pequeños en su interior, tienen otra gran desventaja: su enorme coste, hasta tal punto que, aun en el caso de que se llegara a una producción de serie, solamente pocos pudientes podrían comprarlos. Pero es evidente que resultarían «seguros», ya que la circulación volvería a las cifras de principios de siglo, cuando el automóvil comenzó a asomarse a la luz del día afrontando tímidamente las adoquinadas calles y las polvorientas carreteras.

MEJORAR AL HOMBRE Y LA CARRETERA

Por suerte, como decíamos al principio, los americanos se están dando cuenta de que han concentrado toda su atención sobre uno sólo de los elementos del tráfico, es decir, el automóvil, descuidando completamente al hombre y el ambiente en que se mueve, o sea, la carretera. Se trata, evidentemente, de un fallo imperdonable, pues se ha demostrado hasta la saciedad que la responsabilidad del automóvil como causante de accidentes de circulación no sobrepasa el 2-3 por 100 del total. Un ejemplo característico de la inutilidad de cualquier «mejora» del vehículo, si ésta no se apoya en una adecuada acción sobre el hombre, es el que proporcionan los cinturones de seguridad. En efecto, desde 1968 todos los automóviles que se venden en los Estados Unidos están dotados de cinturones de seguridad, y, sin embargo, según datos estadísticos recientes, solamente un 12-13 por 100 de automovilistas americanos se los abrocha a pesar de que está de sobra demostrado que los cinturones, particularmente los de tipo abdominal combinado con bandoleras, pueden reducir en un 40 por 100 la mortandad en los accidentes.

De la gravedad de haber olvidado por completo al hombre como elemento que se puede mejorar en un marco de la circulación, otro ejemplo está constituido por la falta de acción en contra de la conducción bajo los efectos de alcohol, mejor dicho, de la ebriedad. Según datos fidedignos (los ha publicado la revista «Fortune», que se ha caracterizado por la seriedad de sus investigaciones) en este aspecto las cifras son francamente estremecedoras, ya que resulta que en el 60 por 100 de los accidentes mortales en que está implicado un solo vehículo el conductor estaba borracho. En los casos de accidentes que implican a más vehículos, el porcentaje baja, aunque sigue siendo de un sintomático 45 por 100. Pero lo peor es que por lo menos la mitad de los accidentes en los que pierden la vida los peatones atropellados por automóviles, la responsabilidad recae en el exceso de bebidas alcohólicas ingeridas por el conductor.

RESPONSABILIDAD DE LA CARRETERA

En la cuarta parte de los accidentes de carretera con consecuencias mortales que se registran en los Estados Unidos, el vehículo se sale de la carretera, cayéndose por un

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

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

CASA CENTRAL: PAMPLONA

Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1

**Avda. Marcelo Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona**

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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

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

NO SOLO VEHICULOS...

terraplén o destruyéndose en el choque con un obstáculo situado en los bordes de la calzada. Nadie pone en duda que las características estructurales de un coche pueden ayudar a reducir la gravedad de las consecuencias de este tipo de incidentes; sin embargo, algunos responsables americanos de la seguridad del tráfico se preguntan ahora si no será, por lo mismo, tan importante remover todo lo que pueda convertir en mortal la salida de la carretera de un coche, es decir, quitar los postes fijados rígidamente en el suelo, proteger oportunamente los pilares de sustentación de los pasos elevados en las autopistas, crear espacios libres y llanos a los bordes de las carreteras, estudiando y desarrollando *guard-rail* capaces de absorber la energía de choque, y soportes elásticos para los carteles de señalización, y dedicar más cuidado a la iluminación.

En este aspecto se ha podido apreciar estadísticamente que la mitad de los accidentes mortales que se registran en los Estados Unidos se producen en las horas nocturnas, es decir, cuando la densidad de la circulación alcanza escasamente la tercera parte del tráfico diurno, lo que ha llevado a unas consideraciones particularmente interesantes. En efecto, se ha constatado que persiguiendo la ilusión de la «seguridad total» han sido olvidadas medidas seguramente más insignificantes que, sin embargo hubieran podido tener como consecuencia inmediata una circulación más segura. Así, por ejemplo, una más eficaz iluminación de las señalizaciones, particularmente de cruces y desviaciones, así como del sistema de alumbrado

y señalizaciones luminosas de los vehículos, desde faros delanteros más eficientes, pero teniendo en cuenta que hay que conciliar un mayor poder iluminante con la necesidad de no deslumbrar a quien viene de frente, hasta luces traseras que no puedan inducir a equivocaciones, es decir, evitando, como por el contrario ocurre, actualmente, que la misma luz sirva para señalizaciones distintas.

En definitiva, actualmente las autoridades americanas que se ocupan de las cuestiones de tráfico se encuentran ante un dilema, que se puede sintetizar así: seguir apoyando las espectaculares pero utópicas peticiones de Ralph, quien exige de la industria un irrealizable automóvil a prueba de accidentes, o bien volver a empezar desde el principio, es decir, considerando el problema de una circulación más segura bajo todos los aspectos. En otras palabras, sin descuidar esta vez ni al hombre ni a la carretera. Indudablemente, para los americanos la elección es importante. Pero todavía más importante es que lo que está ocurriendo en los Estados Unidos nos sirviera a los europeos, y particularmente a los españoles, para no caer en los mismos errores, con la gran ventaja para España que la construcción de autopistas y el acondicionamiento de las demás carreteras está en sus comienzos y, por tanto, se está todavía a tiempo para hacer las cosas bien. En cuanto al elemento humano, habrá que extremar el control, particularmente en los casos de las bebidas alcohólicas. Por el resto seguiremos insistiendo que los coches son todo lo seguros que pueden ser mientras se haga de ellos el uso a que están destinados.

Si los elementos que intervienen en el tráfico son tres —vehículo, hombre y carretera—, ¿por qué cargar toda la responsabilidad en uno solo de ellos?

Reda Suipturcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfs. 421883 - 421383
SAN SEBASTIAN

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

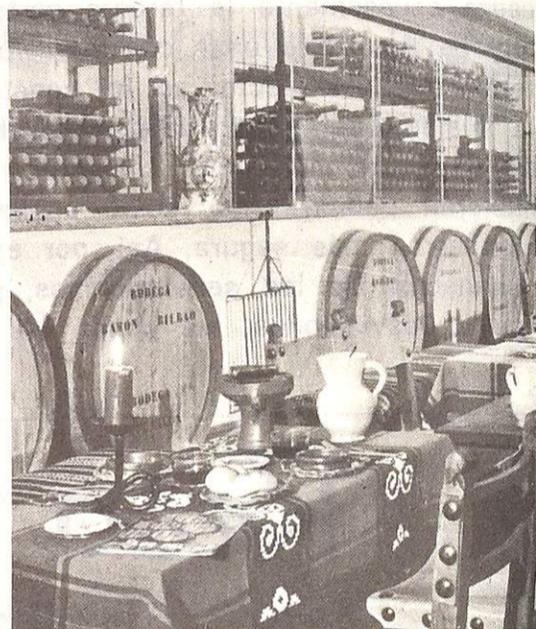
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

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
- Sevilla - " ALFONSO XIII
- El Escorial - " FELIPE II
- Granada - " ALHAMBRA PALACE
- Córdoba - " ZAHIRA
- Córdoba - " GRAN CAPITAN
- Logroño - " CARLTON RIOJA



PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

ISLAS CANARIAS

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

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

EL PELIGROSO PAÑUELO BLANCO

E S recurso inveterado en nuestras carreteras y poblaciones el trasladar a heridos y enfermos en vehículos utilitarios —turismos o taxis— a Centros de socorro, hospitales o sanatorios. Los ocupantes de estos vehículos, corriendo peligrosos seguros —las estadísticas lo atestiguan—, circulan por las carreteras y cruzan la ciudad reclamando angustiosamente preferencia de paso, accionando insistentemente el claxon y en numerosas ocasiones actuando sobre las luces, cambiándolas, si es de noche, y hasta golpeando sobre las portezuelas, al tiempo que por la ventanilla se agita un pañuelo blanco. Con todas estas señales, se pretende dar a entender que se transporta a una persona a la que se cree en grave peligro pensando que es vital, la rápida llegada a un Centro médico.

PERJUICIOS PARA EL HERIDO O ENFERMO

Está demostrado que, en la mayor parte de los casos, los pocos minutos que se intentan ganar no supone diferencia apreciable en cuanto a las probabilidades de agravación de las lesiones o de supervivencia del accidentado. Por el contrario, un traslado a gran velocidad incluso en la propia ambulancia— puede incrementar el shock físico de la víctima y hasta puede llegar a provocarlo.

Las sacudidas, las bruscas aceleraciones o deceleraciones de las arrancadas y frenadas violentas, las curvas tomadas a exceso de velocidad, las repentinas maniobras para salvar a los demás usuarios —vehículos o peatones—, el tratar de evitar obstáculos como baches, etcétera, son otras tantas circunstancias que perjudican al herido o enfermo. Preferible es realizar un transporte algo más duradero, pero más cuidadoso.

OTRO PELIGRO EVIDENTE: EL ACCIDENTE

No pocos de esos vehículos que transportan a personas que precisan una asistencia médica o quirúrgica inmediata, por las condiciones que circulan y que hemos señalado, corren evidentes riesgos de colisionar con otros vehículos, atropellar a viandantes o finalizar empotrados contra árboles, postes, semáforos, muros o edificios.

De resultas de esa carrera desenfrenada, quedan comprometidos, además de la vida del propio herido o enfermo, la del conductor culpable —forzado muchas veces por la prisa impuesta por los nerviosos acompañantes—, como

de otros usuarios inocentes, ocupantes de vehículos o peatones, que ajenos al peligro imprevisto, no actuaron con la suficiente antelación, pericia o rapidez, para salvar la presencia de un vehículo, que angustiosamente solicitaba preferencia de paso.

PREFERENCIA DE PASO

Otro de los inconvenientes serios de los vehículos utilitarios que transportan heridos o enfermos, es que esta clase de vehículos no tienen la consideración de automóviles de asistencia sanitaria, por lo que en ningún caso pueden considerarse amparados por la preferencia de paso, quedando obligados a adoptar las máximas precauciones —que generalmente no las cumplen los conductores—, con el fin de que su presencia sea advertida y... ¡cuántas veces, incluso, de tanto accionar el claxon, queda éste inutilizado!

Los conductores de estos vehículos, turismos o taxis, están expuestos a que, en caso de accidente, sean culpables, por haber conducido temerariamente, a pesar de transportar con supuesta urgencia —¡cuántas veces se abusa de la urgencia, que no es tal!— a una persona.

VEHICULO APROPIADO: LA AMBULANCIA

De todo lo expuesto y de la necesidad de transportar o evacuar a los heridos —y a no pocos enfermos— correctamente, para evitar serias complicaciones y la pérdida de vidas humanas, se deduce que, preferible es realizar bien la evacuación, que hacerlo pronto, pero mal.

Hay que luchar contra la tendencia de la gente, sin duda, llena de buena intención, de evacuar rápidamente a los accidentados, sobre todo de tráfico, en cualquier vehículo y de cualquier forma.

La ambulancia es el vehículo que habrá de disponerse siempre que sea posible (excepto para niños de corta edad), y ante la imposibilidad de conseguirla, será la furgoneta, el furgón o la camioneta o camión el vehículo idóneo para que se puedan cumplir, durante la evacuación, las condiciones mínimas indispensables de los primeros auxilios; posición correcta, sujeción y aplicación de las medidas de asistencia precisas. En suma, se precisará transporte vigilado y asistido.

Además, la ambulancia es vehículo que por disponer de especiales señalizaciones ópticas y acústicas será observada con mucho más antelación que cualquier vehículo utilitario, y por ello, y por el hecho de ser el vehículo apropiado para transportar personas con necesidades de asistencia médica, los demás usuarios tratarán de facilitarle el paso, aun cuando en no pocas circunstancias de tráfico intenso, muchos automovilistas, apercibidos de la proximidad de la misma, no podrán maniobrar como quisieran, pese a su buena voluntad, obligados por las especiales características de la circulación reinante.

Desterremos, pues, y para siempre, el transporte de heridos o enfermos en vehículos utilitarios que portan el peligroso pañuelo blanco.

Doctor **JUAN ANTONIO USPARICHA LECUMBERRI**

Presidente de la Asociación de Ayuda en Carretera de Vizcaya.

AMORTIGUADORES

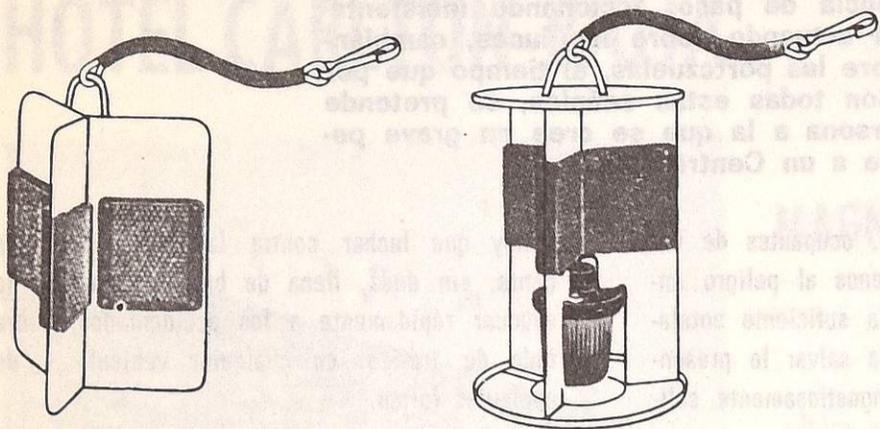


- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

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

SEÑALIZADOR DE CARGAS PARA CAMIONES



Han sido lanzados al mercado tres nuevos señalizadores de «Cargas salientes» para camiones, con aplicación para obras públicas, accidentes, vallas, etcétera.

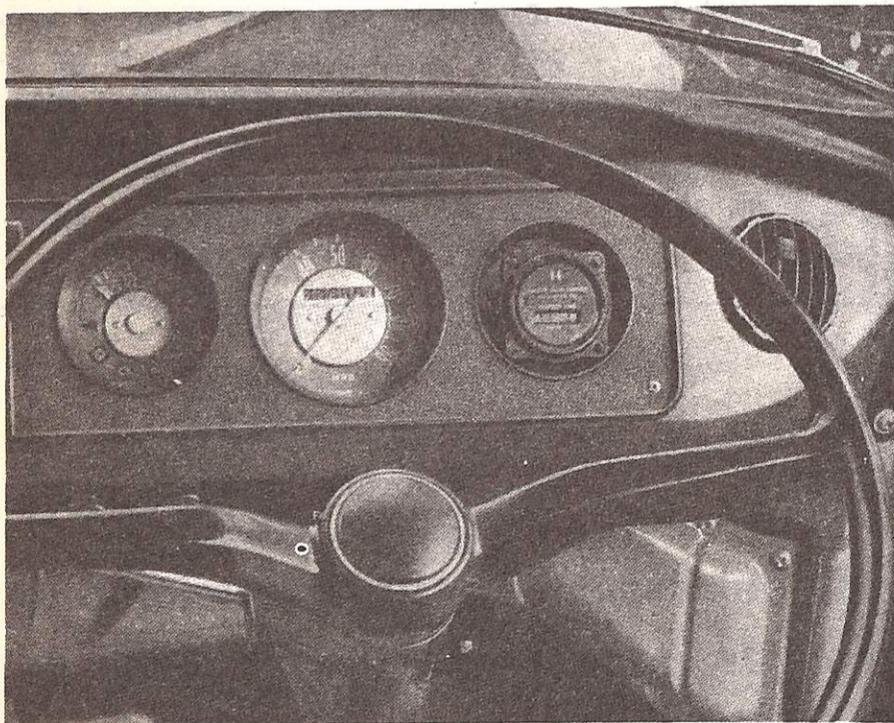
Son de gran utilidad, sobre todo en la noche, ya que sustituye al clásico trapito rojo (no reglamentario), dando una mejor visibilidad.

Dos de estos señalizadores constan de unas placas de plástico inyectado, de gran poder reflectante, montadas en un bastidor blanco, con soporte movable, de gran visibilidad.

El tercer modelo, tal como puede apreciarse en el dibujo, lleva incorporado una lámpara conectable a la batería, o a cualquier toma de corriente.

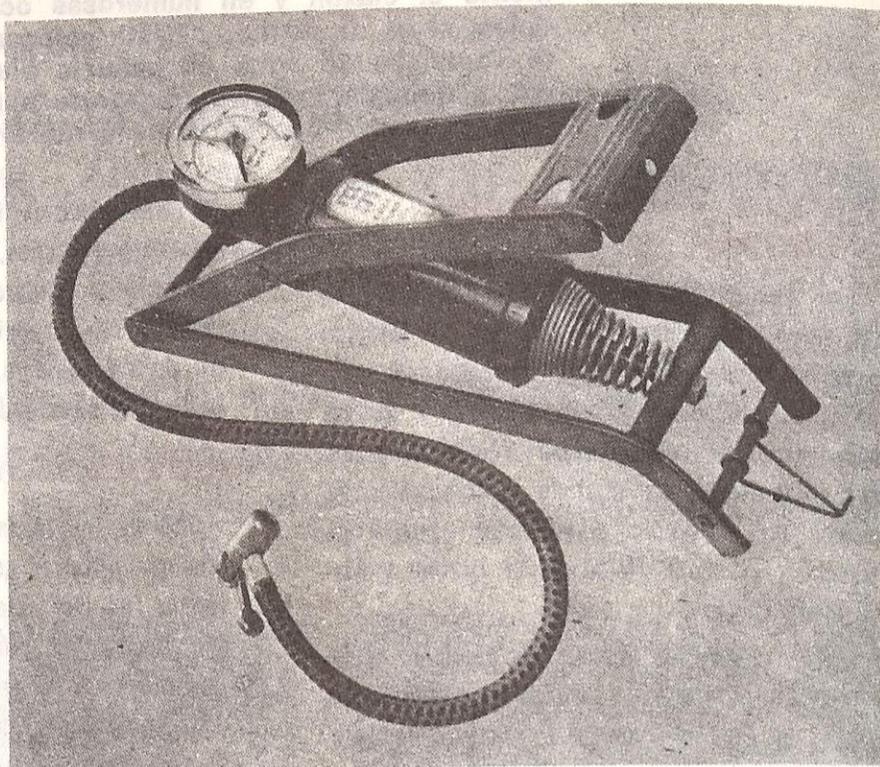
Los ha patentado, y los fabrica, la empresa Mago, de Barcelona. (Apartado 12.084).

UN NUEVO INSTRUMENTO: EL CUENTA-HORAS



Ha sido introducido en la industria de accesorios de automóviles, procedente de la instrumentación aeronáutica. Es sumamente útil para saber la edad real de funcionamiento del motor. Es un aparato Van Dusen, Oxford Air Port, Kidlington (Inglaterra).

BOMBA DE AIRE CON MANOMETRO INCORPORADO



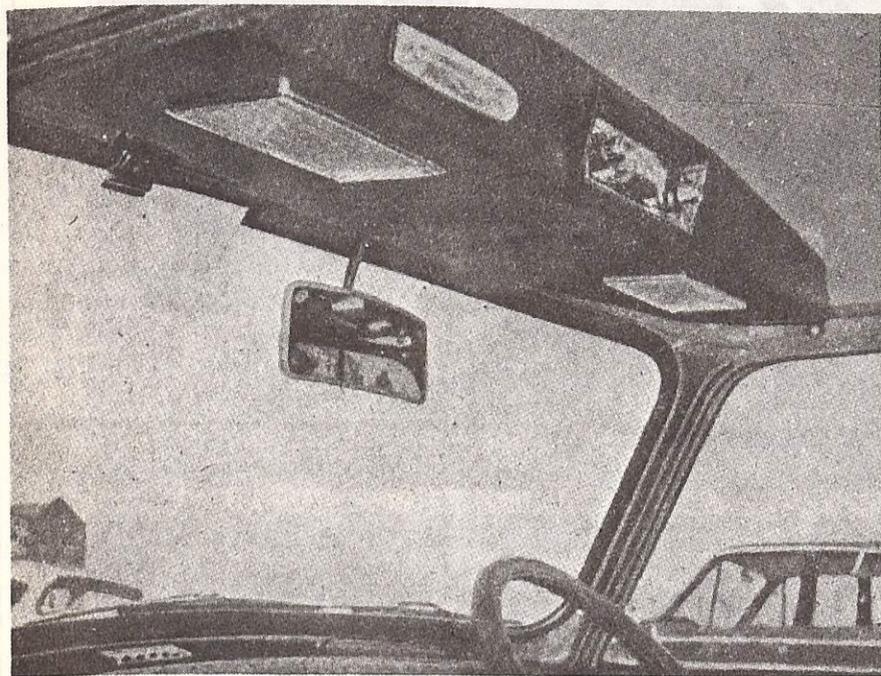
Se trata de una bomba de tipo pedal o de pie, sumamente cómoda, que facilita extraordinariamente la operación simultánea de inflado de ruedas y lectura exacta de su presión. La fábrica Pneumatic Components Limited, Eyre Street, Sheffield S1 3 GL (Inglaterra).

EVITE UN GESTO PELIGROSO



Una sencilla patente francesa puede evitarnos el instintivo y peligroso gesto de intentar impedir la caída de objetos del asiento junto al conductor, en un frenazo violento. Una simple correa, con unas sujeciones adaptables a todo tipo de asiento, mantiene los objetos fijos al respaldo. Accesorios DEF.

PANEL PORTARRADIO PARA «MINIS»



Una firma inglesa ha ideado un sencillo y elegante panel especialmente adecuado para la colocación de la radio y los altavoces en los automóviles de pequeña capacidad interior y para los que, la utilización del salpicadero, resultaría algo problemática.

Por el momento, este panel se comercializa únicamente

para el Morris «Mini»; está hecho de madera, pero recubierto de vinilo negro, ligeramente almohadillado, y se coloca mediante cuatro taladros. El aparato de radio queda a una altura cómoda para el conductor y para el ajuste de ondas no se necesita desviar la mirada de la carretera ni un solo instante.

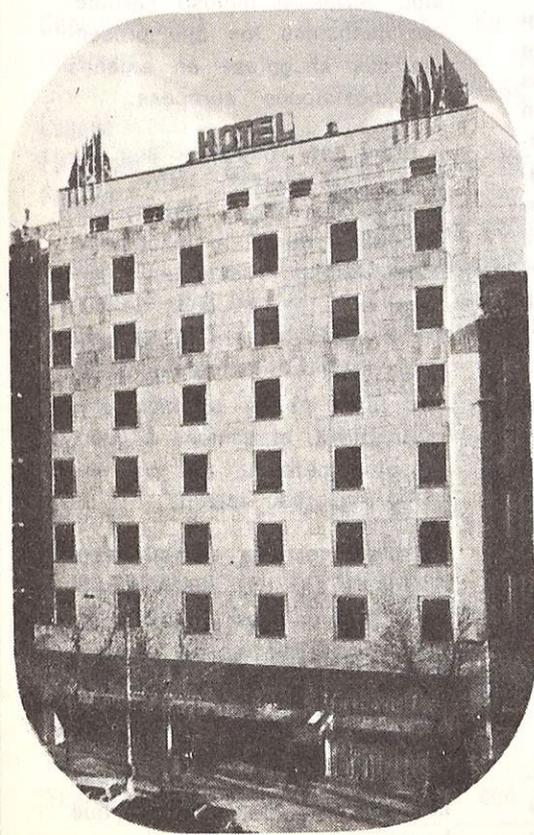
El fabricante inglés de este panel es: G. Doherty Limited, King Alfred Place, Birmingham 1 (Inglaterra). No está representado en España.

EQUIPO TELEVISOR PARA EL EQUIPO RODADO

En el punto de intercambio a cuatro niveles que enlaza las autopistas M-4 y M-5, en Almondsbury, Inglaterra occidental, se usará un equipo televisor para la observación del tráfico.

Una cámara montada a poco más de 12 metros de altura sobre dicho complejo de autopistas, transmitirá imágenes a un puesto cercano de control de la Policía, que tiene ya a su cargo el tráfico por el puente del río Severn. El enlace de Almondsbury lo usarán diariamente unos 60.000 vehículos en los períodos punta. Sólo hay dos de este tipo en el mundo, el otro en Los Angeles.

ra hotel residencia alcala



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

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

LA NUEVA ARTESANIA DEL AUTOMOVIL

El empleo de los plásticos permite la personalización de cualquier modelo

El señor Curtis Brubaker, ciudadano de Los Angeles, estaba harto de la carrocería de su automóvil. Se trataba del clásico «Escarabajo» Volkswagen, con motor de 1.600 centímetros cúbicos. El coche funcionaba bien y nunca tenía pegajos de mecánica, pero no se distinguía en nada de los miles de modelos, de esta marca alemana, que circulan por los Estados Unidos. Un buen día, se compró unos cuantos bidones de substancias plásticas, de las que se endurecen con una mezcla adecuada, un colorante rojo vivo y unos rodillos para pintar. Con estos elementos y pocas cosas más se fabricó un magnífico automóvil para los fines de semana.

LA CONSTRUCCION DE UNA CARROCERIA

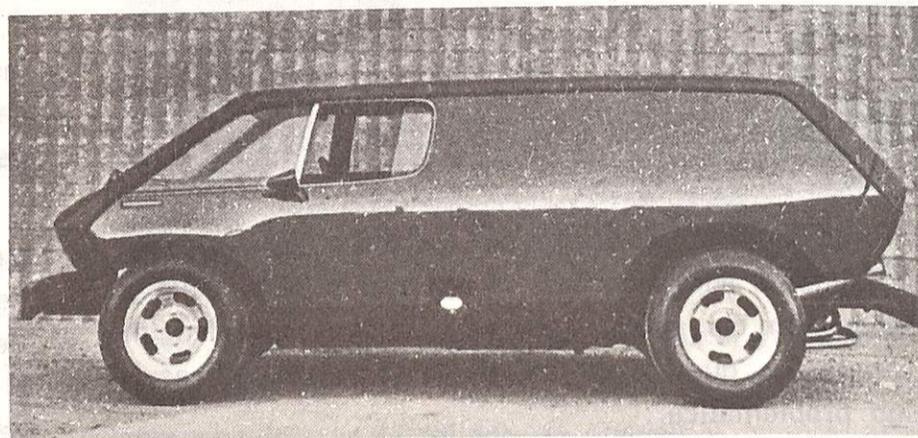
En la industria automovilística, las carrocerías de los automóviles, se realizan normalmente con moldes y plásticos trabajados en caliente y a presión. Con este método se consiguen carrocerías de una especial dureza y resistencia a la tracción y a los golpes. Pero las substancias plásticas se pueden trabajar también en frío sin necesidad de grandes instalaciones. En España, por ejemplo, existen varias fábricas que producen este tipo de materiales.

El paso del plástico líquido a una masa sólida y consistente se realiza a través de una reacción química, llamada polimerización, que se consigue al mezclar el plástico base con una pequeña cantidad de líquido activador y un catalizador que provoca la reacción. Esta mezcla, durante un tiempo que puede llegar a ser hasta de varias horas, se puede dar con un pincel en una estructura de fibra de vidrio, que da consistencia a la carrocería.

Las carrocerías de plástico, de una manera artesanal, se pueden hacer a partir de moldes sacados de un original en barro o, dividiendo la carrocería en piezas que se pueden soldar posteriormente.

En todo caso, la realización del norteamericano señor Grubaker demuestra que pueden conseguirse resultados de gran calidad.

MOTOR PRESS



TECNICA ESPAÑOLA PARA EVITAR LA CONTAMINACION

Tradicionalmente, el ingenio español es rico en soluciones a la hora de resolver problemas técnicos. La inventiva es grande y así sucede que casi todos los años, en el certamen de inventores que se celebra en Bruselas, suelen ser más de una medalla de oro, amén de otras de plata y bronce, las que se otorgan a inventores de nuestro país.

Una prueba importante de esa inventiva española es el dispositivo denominado comercialmente «Klomek» que, aplicado a los motores de los automóviles, reduce a grados mínimos la contaminación producida por los escapes de los automóviles, ya que elimina sustancialmente el monóxido de carbono. Pero es que con ser eso interesantísimo, no lo es todo, pues el revolucionario dispositivo mencionado tiene otras interesantes propiedades, como son, fundamentalmente, una carburación perfecta, reducción del consumo en casi un 15 por 100, mayor duración de las bujías, evitación de carbonilla en las cámaras de combustión y mejor refrigeración del motor, siendo mayor la «reprise» y haciéndose más suave el funcionamiento del motor.

Esto es lo que aseguran los fabricantes de su regulador-gasificador que, por otra parte, se monta en menos de un cuarto de hora y su precio no es excesivamente alto, pues para los coches de mayor cilindrada que se fabrican en nuestro país no llega a las 1.000 pesetas.

La verdad es que nosotros hemos desconfiado siempre de estos dispositivos que dicen producen una combustión perfecta en los motores de explosión y que reducen el consumo de los mismos, pues en el curso de los años, dedicados a escribir sobre automóviles, hemos tenido ocasión de conocer muy diversos aparatos, cuya efectividad ha sido escasa o nula, más bien lo último que lo primero. Sin embargo, en esta ocasión hemos tenido que dejar a un lado nuestro natural escepticismo y aceptar como auténticas realidades las anunciadas ventajas del regulador-gasificador «Klomek», ya que hemos podido ver certificados como los de The Motor Industry Research Association Lindley, de Inglaterra, y Southampton University Dept. of Mechanical Engineering, igualmente de Inglaterra, que avalan las ventajas de dicho dispositivo.

Pero hay más, de una manera más directa, a través de

usuarios calificados de este aparato español, hemos tenido ocasión de saber que, efectivamente, el mismo produce una óptima carburación y una combustión más perfecta, condiciones indispensables para el mejor rendimiento de un motor de explosión y para reducir a grados tolerables la contaminación atmosférica que tanto preocupa ahora y que ha dado lugar a que tan severas medidas dicten los Gobiernos de los países con grandes parques automovilísticos. Téngase en cuenta que este regulador-gasificador español está comprobado perfectamente que reduce el monóxido de carbono a la salida del escape en un 91 por 100, lo que entra dentro de las normas obligatorias establecidas en los Estados Unidos.

Así, todo parece indicar que nos encontramos ante un excelente invento español, concretamente valenciano, que tiene un gran futuro no sólo como accesorio conveniente, sino también como posible elemento de serie.

«BUGGIE», UN NUEVO ESTILO DE AUTOMOVIL

Para los españoles, este nuevo estilo más bien lo hemos conocido por ciertas películas

extranjeras que por los contados autos que de esta clase circulan por España.

Podríamos decir que se trata de un auto «hippie» y con ello ya hemos facilitado su definición. Generalmente se trata de realizaciones particulares, al principio de su introducción, pero ahora son ya firmas algo serias e incluso carroceros conocidos los que presentan sus «buggies» en salones y exposiciones europeas.

Todos los «buggies» son coches descubiertos, bajos, sin puertas, dos plazas más 2, suspensiones duras e incómodas, pocas aletas, neumáticos anchos, etc. No hay duda de que es un vehículo para la juventud y los amantes del paisaje y del aire libre; es un automóvil para la playa, el campo, el monte, etc., pero no es, sin embargo, un todo terreno.

Debe tener una mecánica conocida y ser cómodo y barato para reparaciones; incluso en algunos países se ha empezado a vender despiezado, buscando un motivo más de abaratamiento, aunque a la juventud con esto se le ofrezca también entretenimiento o algo que hacer.

ZONAS PROHIBIDAS A LA CIRCULACION AUTOMOVIL EN LAS CIUDADES

Está a la orden del día el problema del cierre de ciertas zonas, de ciertas calles, a la circulación automóvil.

Hasta ahora parece que se habían opuesto los comerciantes. Se decía que los cierres de ciertas calles— solían ser las de más comercio— levantaban protestas de los propietarios de las instalaciones de venta o de consumo en esas calles montadas, por el hecho de que la clientela abandonaba esas rutas. Pero ahora parece que las protestas se van dulcificando, pues todo parece indicar que a la larga es un problema de la psicología del público, y éste acaba yendo a comprar con más satisfacción a las tiendas situadas en las calles prohibidas al tránsito rodado.

No habrá que decir que al peatón, considerado sólo como tal, las calles sin automóviles le encantan, no sólo porque no hay atascos, el tránsito es más libre y más cómodo, porque no hay polución de ninguna clase. En una palabra, el mundo es otro.

Porque no cabe duda que al tema se le va dando un ámbito ya mundial.

Una comisión de trabajo de la O. C. D. E. ha comenzado los estudios correspondientes a nivel mundial acerca de las ventajas e inconvenientes que se presentan a los municipios con la creación de zonas prohibidas a la circulación de vehículos en los centros de las ciudades, con objeto de ofrecer una ayuda a los funcionarios de ayuntamientos y a las administraciones centrales que les permita tomar decisiones ante este problema mundial de la limitación y restricción del uso del automóvil en los centros de las ciudades para evitar atascos, congestiones y molestias.

Sin terminar la labor de esta comisión hemos podido recoger algunos datos estadísticos del Boletín de la O. C. D. E. recopilamos sobre el tema y que trataremos de resumir.

Cada vez son mejor acogidos por el público en general de todos los países y ciudades las medidas de limitación del uso del automóvil por el centro, convencidos de la influencia del mismo en la polución y los ruidos, aparte, claro, de la más fácil circulación para el peatón. Se ha comprobado en Nueva York —primavera 1971— que en Madison Avenue bajó un 33 por 100 el contenido de óxido de carbono del aire al suprimir la circulación de vehículos. En una calle de Viena bajó el 70 por 100 la polución y lo mismo en otras calles de Tokio y Marsella.

En el aspecto comercial, los observadores de la O. C. D. E. han comprobado que el interés comercial de cerrar ciertas zonas o calles a la circulación rodada puede ser importante en muchos casos y siempre favorable. Una zona donde el automóvil esté excluido puede atraer a un gran número de paseantes y compradores en potencia. Los datos obtenidos dan un resultado positivo: en Viena, los comerciantes de una zona prohibida a la circulación aumentaron sus ventas de un 25 a un 50 por 100, según tipo de comercio. En Norwich, todos los comerciantes aumentaron sus ventas; en Essen, de un 15 a un 35 por 100; Rouen, 10 a 15 por 100, y así la mayoría de las ciudades detectadas.

Quedan varias dudas importantes en el aire a este respecto: Si las limitaciones deben limitarse a los centros de las ciudades; si debe ser tajante prohibición total a vehículos o sólo a particulares, dejando el transporte colectivo urbano y los taxis; si las zonas de prohibición deben ser amplias o limitarse a una sola calle, y por último, si estas limitaciones deben ser temporales —fin de semana, épocas de verano— o permanentes.

Sobre todo ello queda mucho por ver y experimentar antes de sacar conclusiones, pero lo que se está viendo es que cada vez son más las ciudades que ensayan y crean alguna zona prohibida a la circulación. Los resultados son buenos siempre, tanto en lo comercial, en el aspecto del ruido, polución, etc., y también en lo relativo a reserva de zonas artísticas, pero sus posibilidades dependen en gran parte de las cualidades geográficas, clima, dimensiones, transportes disponibles y demás condicionantes de la ciudad en que se traten de aplicar estas restricciones.

LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN LOS PAISES EUROPEOS

Países	Límites fuera de las aglomeraciones	en aglomeraciones
Alemania del Este	90 Km/h. (autopista, 100 Km/h.)	50 Km/h.
Alemania del Oeste	ninguna (80 Km/h. para caravanas o remolques)	50 Km/h.
Austria	ninguna	50 Km/h.
Bélgica	en carretera, velocidad limitada a 90 Km/h., excepto en autopistas	60 Km/h.
Bulgaria	100 Km/h.	60 Km/h.
Checoslovaquia	ninguna (60 Km/h. para motocicletas)	50 Km/h.
Dinamarca	ninguna, salvo indicación para los vehículos de más de 3.500 Kg. de peso	ninguna indicación
España	ninguna	60 Km/h.
Finlandia	ninguna (110 Km/h. los días festivos)	ninguna indicación
Francia	ninguna en autopista (110 Km/h. en 1.600 Km. de carretera nacional)	60 Km/h.
Grecia	ninguna indicación	40 Km/h.
Holanda	70 Km/h., excepto en autopistas	50 Km/h.
Hungría	ninguna	60 Km/h.
Italia	ninguna	50 Km/h.
Luxemburgo	90 Km/h. (salvo en autopistas)	60 Km/h.
Noruega	80 Km/h. (en algunas carreteras cerca de Oslo) 90 Km/h.)	ninguna indicación
Polonia	ninguna	50 Km/h.
Portugal	ninguna	60 Km/h.
Reino Unido	110 Km/h.	50 Km/h.
Rumania	80 Km/h.	50 Km/h.
Suecia	70 Km/h.	50 Km/h.
Suiza	según las indicaciones (80 Km/h. para caravanas)	60 Km/h.
Turquía	90 Km/h.	50 Km/h.
URSS	ninguna	60 Km/h. en las ciudades
Yugoslavia	100 Km/h., con algunas excepciones	80 Km/h.

Informaciones del Royal Automobile Club, del Road Research Laboratory y de OTA en Gran Bretaña.

¿SE CONSTRUYEN CARAVANAS EN ESPAÑA?

Las fábricas españolas solo producen 350 unidades anuales

A medida que se acercan las vacaciones de verano y que el buen tiempo va tomando carta de naturaleza se inician los proyectos, en casi todos los hogares españoles, sobre cómo resolver el veraneo. Una pequeña parte de nuestros lectores tendrá la cuestión solucionada de antemano: un hotelito en la playa o en la montaña y, en todo caso, una habitación de hotel reservada con mucha anticipación. Pero existe un grupo inmenso de gentes, quizá los más jóvenes, con un cierto gusto por la aventura, que prefieren soluciones más baratas y menos tradicionales. Para estas personas el camping puede ser una solución. En nuestro país existen muchos campamentos turísticos organizados, tanto al borde del mar como en la montaña. El inconveniente suele ser que, durante los meses de verano, casi todos los terrenos están abarrotados, al menos, los que están junto al mar.

En otros países, la caravana suele ser una solución alternativa de la tienda de campaña, permitiendo una mayor independencia que esta última, y, desde luego mucha más comodidad. Pero en nuestro país son pocas las personas que utilizan este tipo de remolques. ¿Cuáles son las razones?

UNA INDUSTRIA INCIPIENTE

En total se calcula que en España se fabrican unas 350 caravanas anuales, cifra muy inferior a la producción de otros países europeos. La fabricación española de caravanas ha sido hasta ahora una industria casi artesanal y los precios, por tanto, elevados para un español de tipo medio. En otros países las series de fabricación son, en general más grandes. En Inglaterra, por ejemplo, se fabrican del orden de las 100.000 unidades anuales; en Alemania, unas 70.000; en Francia, cerca de 40.000 y en Italia unas 18.000. Sin embargo, parece que los fabricantes españoles han decidido promocionar este sector de la industria del automóvil y hace pocos días se ha constituido la Asociación Española de Fabricantes de Caravanas. En esta Asociación se encuentran representadas las cuatro firmas del ramo existentes hoy en nuestro país: Catusa, de Vigo; Caravanas Tuset, de Barcelona; Caravansa, de Victoria, y Cresa, de Gerona. Esperamos que esta Asociación repercuta en un progreso de una de las actividades más agradables relacionadas con el automóvil.

Sepa cómo son y qué le ofrecen los Austin 1300



COUNTRYMAN

4 PUERTAS

AUSTIN 1300

Los Austin 1300 son:

Austin 1300, cuatro puertas y Austin 1300 Countryman, de dos puertas y compuerta trasera.

Los Austin 1300 tienen suspensión exclusiva. ¿En qué consiste la Suspensión Hydrolastic®?

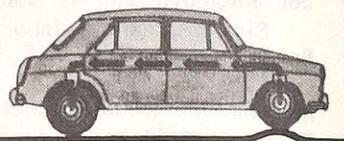
Un sistema sin muelles ni amortiguadores, a base de un depósito que contiene una mezcla de agua y líquido especial.

Cuando la rueda delantera entra en contacto con cualquier obstáculo, el desplazamiento —hacia arriba o abajo— que sufre hace que la mezcla se traslade, por los tubos de conexión, hasta la trasera del coche. Una vez aquí, presiona sobre la rueda trasera, lo que hace que toda la parte posterior del coche bascule hasta ponerse al mismo nivel del morro.

¿Qué sale usted ganando con ello?

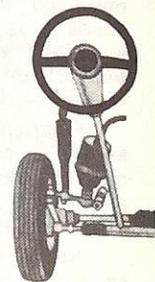
Una perfecta horizontal. No hay cabeceos, trepidaciones ni sobresaltos. Sólo absoluta estabilidad.

La Suspensión Hydrolastic® hace de todas las carreteras un standard de suavidad.



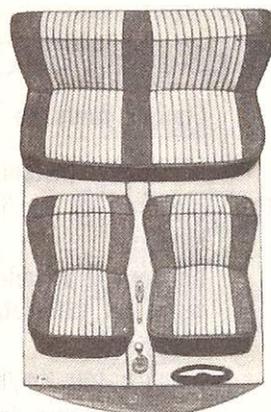
Los Austin 1300 fueron de los primeros en incorporar la tracción delantera. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Seguridad y control. Seguridad, porque la tracción mecánica —actuando directamente sobre la parte delantera— ejerce una acción estabilizadora sobre la totalidad del vehículo. Control, porque el coche hará lo que usted quiere que haga, al más mínimo giro del volante. Seguro y fácil de llevar. Como un buen amigo.



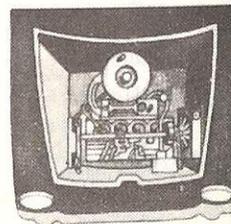
Aprovechamiento óptimo del interior. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Ir a sus anchas, porque el 80% de su volumen total está destinado a pasajeros... y cuanto puedan llevar. Si prefiere el mismo Austin 1300 pero con tres puertas, pida que le enseñen Austin Countryman. El único coche español con dos puertas laterales y gran compuerta trasera, ideal para equipaje... y gente menuda.



Auténtico motor 1300 cc. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300. Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...



Austin

todo ventajas

INTERMITENTES OBLIGATORIOS

Defensa de la Economía del Automovilista

La Jefatura Central de Tráfico nos remite la nota que a continuación transcribimos:

«El artículo 147 del Código de la Circulación, modificado por un Decreto de 13 de agosto de 1971, que entró en vigor el 7 de octubre del mismo año, establece, por lo que se refiere a los indicadores de dirección o intermitentes de los automóviles, que los mismos emitirán luz no deslumbrante de color blanco-auto (ámbar o color amarillo-anaranjado) hacia adelante y amarillo-auto hacia atrás.

Con anterioridad a la citada reforma se admitía para los posteriores el amarillo-auto o el rojo indistintamente, por lo que muchos vehículos venían dotados con indicadores de color rojo en la parte posterior, los que por no haber sido sustituidos circulan infringiendo el citado precepto.

Con objeto de que tales vehículos se adapten no sólo a lo previsto en el vigente Código de la Circulación, sino también a lo establecido en la Convención de Viena de 1968, en base a cuyas previsiones se reformó el citado Código, se concede un plazo que terminará el 31 de diciembre del presente año, a partir del cual serán denunciados y sancionados los titulares de aquellos vehículos que no hubieren llevado a cabo la correspondiente adaptación».

La nota que precede es una muestra de la moderación con que la Jefatura Central de Tráfico hace uso de sus prerrogativas, intentando que las normas cuya aplicación le compete no sólo tengan una amplia difusión, sino que también merezcan la adhesión de los obligados a observarlas.

A nuestro juicio, la interpretación que se da al artículo 147 del Código de la Circulación supone desconocimiento de los derechos de los automovilistas que adquirieron sus vehículos conforme a las reglas establecidas en la anterior redacción del Código, introducida por Decreto de 22 de julio de 1958 (con el que, por cierto, se le adaptó a la Convención de Ginebra de 1949), con infracción del principio de irretroactividad de las leyes proclamado en el artículo 3.º del Código Civil.

Quizá se nos objete que el respeto a los derechos adquiridos tiene que ceder ante el interés general, que en materia de circulación reclama la unidad de exigencias por las normas de tráfico, pero también es cierto que la privación de un derecho legítimamente adquirido encaja perfectamente en el concepto de la expropiación forzosa, a la que va unida la pertinente indemnización.

Si quien ha adquirido un vehículo legalmente homologado; con el correspondiente permiso de circulación y en el que no ha introducido alteración alguna en sus condiciones técnicas, se ve obligado a modificarlo conforme a la norma de una Convención internacional a la que España se ha adherido (norma que no es «mejor», sino «distinta» que la anterior, que también cumplía perfectamente su cometido), creemos que tiene derecho a ser indemnizado en la medida necesaria para que la adaptación no suponga quebranto para su patrimonio.

Claro es que resultaría hasta ridículo pretender que se abra un expediente expropiatorio por cada vehículo afectado. Pero podría llegarse a un resultado igualmente justo si la Jefatura Central de Tráfico aceptara realizar por su cuenta las modificaciones pertinentes.

Aún debemos agregar que al romper esta lanza en favor de la economía del automovilista, tan depauperada por los ataques que se le dirigen desde todos los frentes, creemos defender el interés general.

Aunque todos saldríamos ganando si las fábricas de vehículos se transformaran para producir otros artículos que causen menos polución, menos obligaciones y, en definitiva, menos dolores de cabeza.

ESTUDIO SOBRE LA REGULACION DE TALLERES

Ya se ha publicado el Decreto que regula la actividad de los talleres de reparación de automóviles, por el que cambia el régimen de libertad absoluta de instalación, ampliación y funcionamiento de estos establecimientos, para pasar a un sistema de intervención y control, muy limitado. Desde el anuncio de la aprobación de dicho Decreto, en Consejo de Ministros, se han alzado muchas voces para anunciar la buena nueva y proclamar, a voz en grito, que se acabaron o se van a acabar los abusos de los talleres, quizá pecando de un excesivo optimismo, aunque se trata de un primer paso que puede ser importante.

EL ALCANCE DEL DECRETO

En primer lugar, se trata de conseguir establecer un cierto nivel de competencia técnica, tanto de personal como de instalaciones, de conseguir que los precios sean objetivos, exhibiéndolos en una lista y solicitando la autorización del cliente para efectuar la reparación y por último, se convierte a los talleres en auxiliares de la Administración, por la obligación que tienen de señalar los defectos no reparados que puedan originar accidentes de tráfico.

INSTALACION Y AMPLIACION DE TALLERES

Continúa siendo libre la posibilidad de fundar o ampliar un taller, pero se ponen condiciones en cuanto al mínimo de las instalaciones y calificación profesional del personal de servicio, estableciéndose una clasificación muy racional: los talleres podrán ser de mecánica, electricidad o carrocería. Dentro de estas tres ramas, no hay inconveniente para que se agrupen dos o tres en un solo establecimiento, si se cumplen los requisitos exigidos en cada categoría.

Pero es obvio, que hay talleres de carrocería, por ejemplo, grandes, medianos y pequeños. Esta circunstancia se ha tenido en cuenta, estableciéndose tres categorías por rama. Los talleres de tipo I, han de tener como jefe a un ingeniero técnico; los de tipo II, a un maestro de taller, y los de tipo III, a un oficial de primera. Cada uno de estos tres tipos de talleres dispondrán de un mínimo de instalaciones y herramientas.

¿COMO FUNDAR UN TALLER?

En primer lugar se realiza una solicitud, bien especificada, ante la Delegación Provincial de Industria. Más tarde, este organismo, comprueba la veracidad de los datos aportados, realizándose la puesta en marcha, después de lo cual se procede a la inscripción definitiva en el Registro Industrial.

Para los talleres ya existentes, que tienen la obligación de solicitar en el plazo de un año su clasificación y calificación, se exigirá que posean los medios técnicos mínimos para categoría (I, II ó III), aunque la persona que actúa como jefe de taller carezca de la titulación profesional que se establece para los nuevos talleres. Si no se cumple este requisito, el establecimiento será clasificado de oficio. Los talleres que carezcan de los medios técnicos necesarios para ser incluidos en el grupo III, serán clasificados, a pesar de su solicitud en contra, como talleres de socorro autorizándoseles solamente para efectuar pequeñas reparaciones de carácter provisional que permitan llevar al vehículo, por sus propios medios, hasta el taller que realice su reparación definitiva.

INDICATIVOS Y ESTRELLAS PARA LOS TALLERES DE REPARACION

Una llave inglesa, para los talleres mecánicos, una flota quebrada para la electricidad y un martillo, para los chapistas, serán los distintivos obligatorios, que junto con una, dos o tres estrellas, deberán figurar en los rótulos de los establecimientos. También habrá un distintivo para los talleres de socorro.

Los talleres podrán también exhibir la placa de la marca que representen, pero se prohíbe terminantemente la ostentación de placas, rótulos o indicaciones de cualquier tipo que hagan referencia a una marca, nacional o extranjera, si el taller no posee para ello autorización escrita del fabricante.

XI SEMANA INTERNACIONAL DE ESTUDIOS DE TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL

SE CELEBRARA EN BRUSELAS DEL 18 AL 22 DE SEPTIEMBRE

Organizada por la Organización Mundial del Turismo y del Automóvil (OTA) y la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Carreteras (AIPCR), se celebrará en Bruselas, del 18 al 22 de septiembre próximo, la XI Semana Internacional de Estudios de Tráfico y Seguridad Vial.

La preparación del programa de trabajo ha sido objeto de largos análisis y deliberaciones, que permitieron definir unos criterios selectivos de propuesta de los puntos más interesantes en el campo de la Ingeniería de Tráfico, tanto en lo que se refiere a la vía, contemplando especialmente la capacidad y seguridad, como a la ordenación y policía de tráfico.

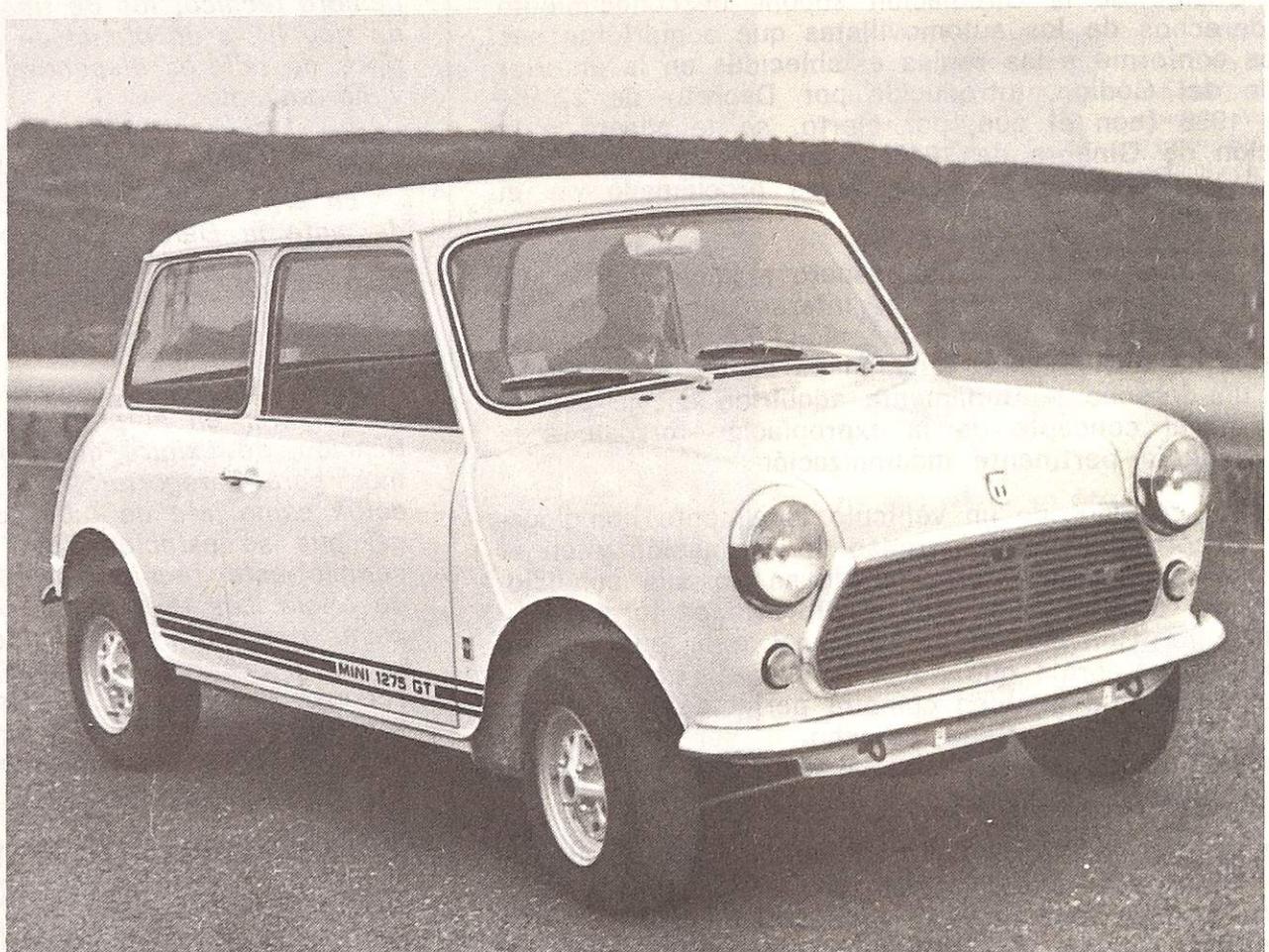
Reseñamos a título informativo el amplio temario de la Semana de Estudios.

- Conocimiento y supresión de los *puntos negros* de las redes de carretera.
- Influencia del proyecto y explotación de los ramales de acceso a las autopistas y autovías en la capacidad y seguridad de estas arterias principales.
- Criterios básicos para la adopción de medidas de mejora de la seguridad vial.

- Características y ventajas de los diversos tipos de pasos de peatones.
- Problemas de tráfico en la conurbanización de Bruselas y disposiciones adoptadas para su solución.
- Planeamiento y análisis comparativo de soluciones para el proyecto de redes viarias urbanas.
- Función técnica de la policía de control y ordenación del tráfico.
- Eficacia de las campañas de seguridad vial.
- Ordenaciones de tráfico para los viajes de recreo.

Al margen de estos temas se han previsto coloquios especiales sobre dos cuestiones: «Sistemas de ordenación de tráfico en las áreas urbanas» y «Reeducación de conductores».

Por los puntos a tratar y la participación de distinguidos especialistas que harán posible un fértil intercambio de experiencia y la situación de tan importantes problemas en su contexto actual, se espera con gran interés esta Semana de Estudios, que patrocina el Real Automóvil Club de Bélgica.



MINI 1275 GT

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

Diálogo de peatones

—Y, como te digo, preferí dejar el coche en casa. La verdad es que para andar por lugares tan céntricos es una auténtica complicación. En cambio, como peatón, no hay problema. Pasas por donde quieres, te paras donde quieres y no hay que preocuparse de aparcar...

—Sí, lo del aparcamiento es verdad, pero lo otro, no. Eso de que pasas por donde quieres y te paras donde quieres, lo harás, pero está mal hecho.

—¿Por qué va a estar mal? Si no se estorba a nadie...

—Pero es que sí se estorba. Los peatones tienen sus reglas, sus normas de circulación que deben cumplir igual que los demás. Si no las cumplen siendo peatones, tampoco cumplirán las normas referentes a los conductores cuando lo sean.

—¡Julio! ¡Hablas como un agente de tráfico!

—No bromees, porque te lo decía completamente en serio. Mucha gente, muchísima, opina igual que tú, que siendo peatón no hay obligación de cumplir nada, que se puede hacer lo que se quiera en el momento que se quiera; que el cuidado lo deben tener los conductores, los agentes, los que ponen semáforos, los que colocan señales, en fin, todos, menos ellos. ¡Y no es verdad!

—Bueno, pero no me negarás que los peatones bien poco pueden hacer...

—¿Cómo que bien poco pueden hacer? ¡Pueden hacer muchísimo! Fíjate, por ejemplo, si todo el mundo cruzara la calzada cuando debe cruzarla, solamente por los pasos marcados, solamente cuando el semáforo está verde, solamente cuando lo indica el guardia... Fíjate si en las carreteras no irrumpieran peatones de repente delante de los vehículos que avanzan a gran velocidad. Hay muchísimos accidentes de peatones atropellados en carretera, muchísimos. No pensarás que la culpa es siempre de los conductores...

—No, eso lo sé muy bien. ¡Cuántas veces mientras yo conducía se me ha cruzado algún peatón por delante y he tenido que desviarme o frenar!

—¿Lo ves? Y luego dices que los peatones no pueden hacer nada. También te habrá pasado que circules por una calle y veas varios semáforos en verde para ti y aprietas el acelerador tan contento pensando en el tramo que vas a recorrer sin detenciones, cuando, de pronto, te haya saltado de la acera un peatón que quería cruzar justo en ese momento al otro lado, con lo cual te ha hecho frenar, asustarte y perder, quizá la bonita hilera de semáforos verdes.

—¡Claro que me ha pasado! ¿Y a quién no?

—Ahí tienes cómo los peatones no pueden hacer lo que quieran ni pararse donde quieran, ni pasar cuando se les antoje. Y seguro que alguna vez te habrá dado un buen susto algún niño que se soltó de la mano de la persona mayor que lo llevaba y dio un brinco hasta la calzada precisamente cuando pasabas tú con tu coche...

—Pero es que cuentas unas cosas tan comunes, que a todo el mundo le han sucedido...

—Pues precisamente por eso, porque son corrientes, son importantes y si no sucedieran mejoraría bastante la circulación. Debería obligarse también a los peatones a estudiarse el Código.

—Pues si quieres que te diga la verdad, yo ni siquiera me acuerdo de lo que pone en el Código respecto a ellos.

—Pues lo vamos a ver, y además vamos a comprar un código, pues precisamente el que yo tengo está anticuado y lo leeremos.

Los peatones compran el Código de la Circulación.

—Mira, aquí está. El capítulo tres habla de la circulación de peatones. Vamos a ver... artículo sesenta y seis, sesenta y siete, sesenta y ocho y sesenta y nueve...

—Mira, por ejemplo, el sesenta y siete.

—¿Sabe usted, amigo oyente, lo que dice el artículo sesenta y siete del Código de la Circulación?

—El peatón que tenga que atravesar la calzada deberá cerciorarse previamente de que ésta se halla libre a ambos lados suyos, y lo hará rápidamente, siguiendo una trayectoria perpendicular al eje de aquélla.

Cuando al hallarse en la calzada se aproxime a él un vehículo, debe abstenerse y permitirle que pase libremente y, a su vez, el conductor del vehículo debe disminuir la marcha de éste.

Cuando la circulación de vehículos sea intensa, las autoridades competentes señalarán las zonas destinadas al cruce de la calzada por los peatones, quedando prohibido a éstos cruzar por otros lugares. En las calles que no tengan zonas señaladas, cruzarán por los extremos de las manzanas. Se prohíbe a los peatones atravesar las plazas y glorietas por su calzada, debiendo rodearlas. No, la verdad es que no me acordaba. ¡Ah, acabo de ver el sesenta y ocho y éste sí que me parece interesante! ¡Fíjate!

Si un peatón, desobedeciendo las indicaciones del agente encargado de regular la circulación, fuere atropellado por un vehículo o animal, el conductor no podrá ser acusado de negligencia; en estos casos se considerará como atenuante para el conductor la circunstancia de utilizar el viandante la calzada durante el período de tiempo reservado para la circulación de vehículos por tal paraje.

Pues de verdad que te sugiero un repaso al código. Porque, entre otras cosas, verás que hay artículos nuevos y otros que han sido modificados. Y si no te los sabes, te perjudicas a ti en primer lugar.

Servicios con mucho detalle

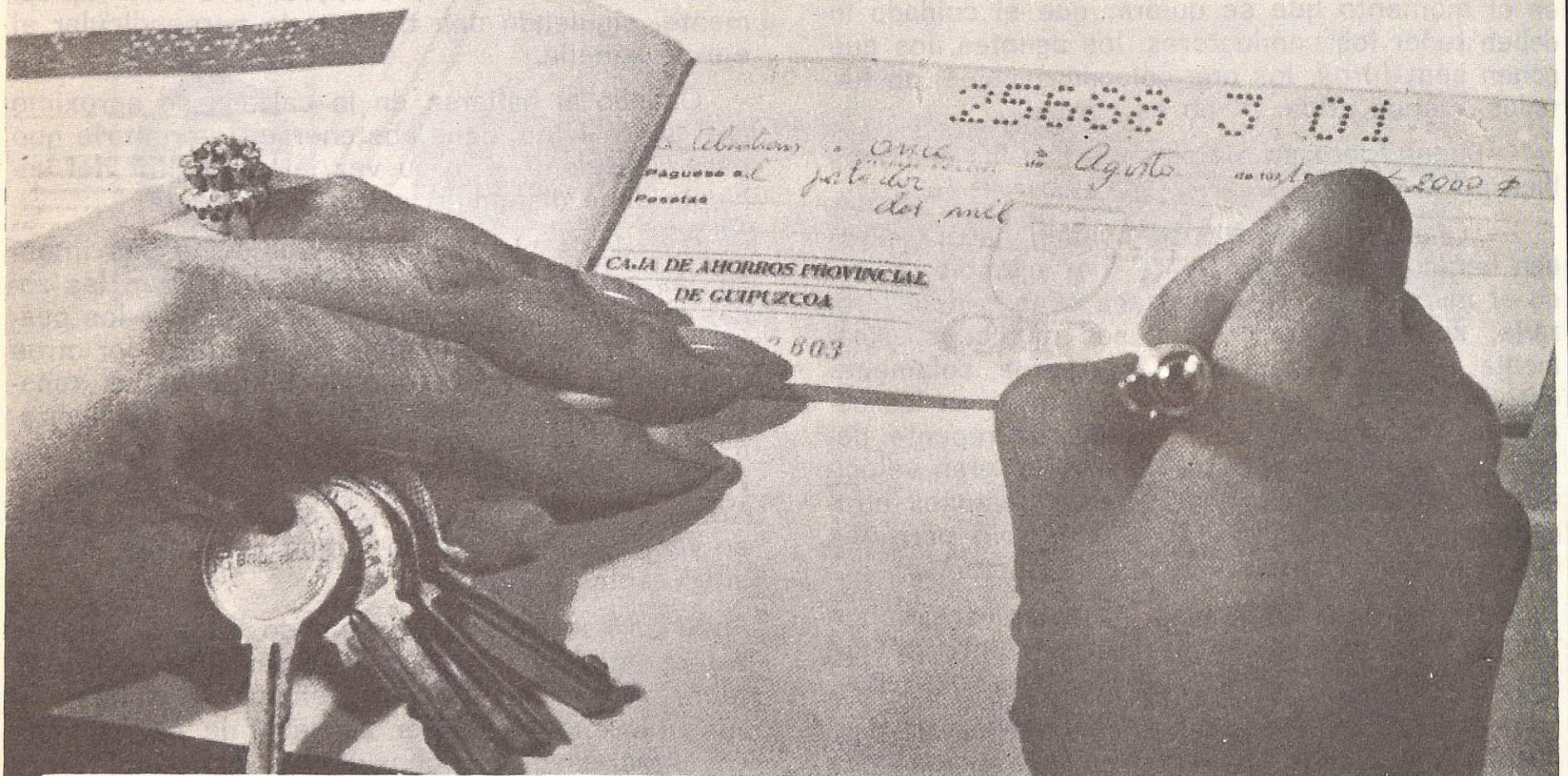
En realidad todos nuestros Servicios tienen «mucho detalle», y es precisamente porque son actuales, dinámicos, cordiales, rápidos y seguros. Son Servicios que cumplen una amplia gama de finalidades y además lo hacen de la forma más EFICAZ que pueda concebirse.

Uno de nuestros Servicios con «mucho detalle» es el de:

CUENTAS CORRIENTES

Con él, Ud. ahorra tiempo, evita desplazamientos, administra mejor su dinero, adquiere una mayor agilidad en el cumplimiento de sus pagos porque puede cargarlos en su cuenta (letras, contribuciones, impuestos, recibos de gas, luz, teléfono, agua, alquileres, cuotas de colegios, sociedades, seguros, etc.) y además con el detalle de conocer las variaciones de su saldo DIARIAMENTE.

Servicios «con mucho detalle» y con la máxima eficacia, son además de nuestras CUENTAS CORRIENTES, los PRESTAMOS y CREDITOS, DEPOSITOS DE AHORRO, VALORES MOBILIARIOS, CHEQUES DE VIAJE, INTERCAMBIO, MONEDA EXTRANJERA,... y hasta un total de más de 50 Servicios que ponemos a su disposición a través de nuestras 79 oficinas.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



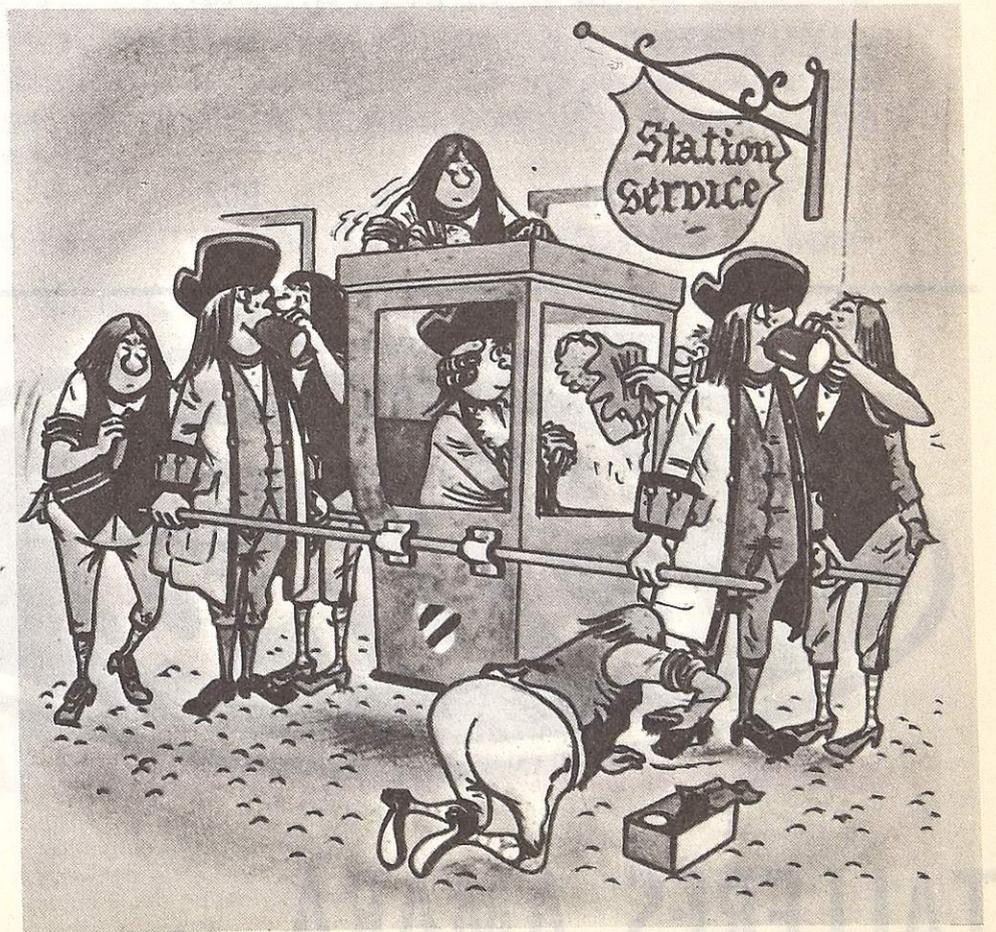
RUEDA EL HUMOR

por LAVERGNE



Sin palabras

Finalmente estoy descontento de este vehículo, porque el motor consume demasiado.



Sin palabras

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE ABRIL DE 1972

1. VEHICULOS.

1.1. Matriculación.

Fueron matriculados un total de 1.115 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	45
Furgonetas y mixtas	66
Autobuses	2
Turismos	976
Motocicletas	20
Tractores	6

TOTAL 1.115

Semirremolques 3

1.2. El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 1.032.

2. CONDUCTORES.

2.1. Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 902 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma:

De la clase E	3
» » D	11
» » C	32
» » B	719
» » A.2	131
» » A.1	6

TOTAL 902

2.2. Licencias de conducción.

Se expedieron un total de 265 licencias de conducción.

3. SANCIONES.

Por infracción al Código de la Circulación 5.257

Por infracción al Reglamento de Transportes . 193

TOTAL 5.450

4. ACCIDENTES.

Durante el mes, hubo un total de 59 accidentes, de los cuales 14 lo fueron en zona urbana y 45 en interurbana.

Hubo un total de 62 víctimas, que originaron 8 muertos, 25 heridos graves y 29 leves.

Se produjeron 13 atropellos a peatones, y 16 accidentes con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 97, de los que 2 eran bicicletas, 1 ciclomotor, 4 motocicletas, 59 turismos, 20 camiones, 2 autobuses, 9 furgonetas, carros u otros.

Las causas de dichos accidentes fueron: 17 por exceso de velocidad, 3 por circular por la parte izquierda de la calzada, 7 por no guardar intervalo de seguridad, 4 por adelantamientos antirreglamentarios, 5 por no respetar la prioridad, 7 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 11 por otras infracciones al Código de la Circulación, y 5 por patinazos, averías, etc.



- 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



**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:

- 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

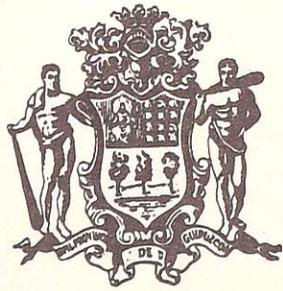
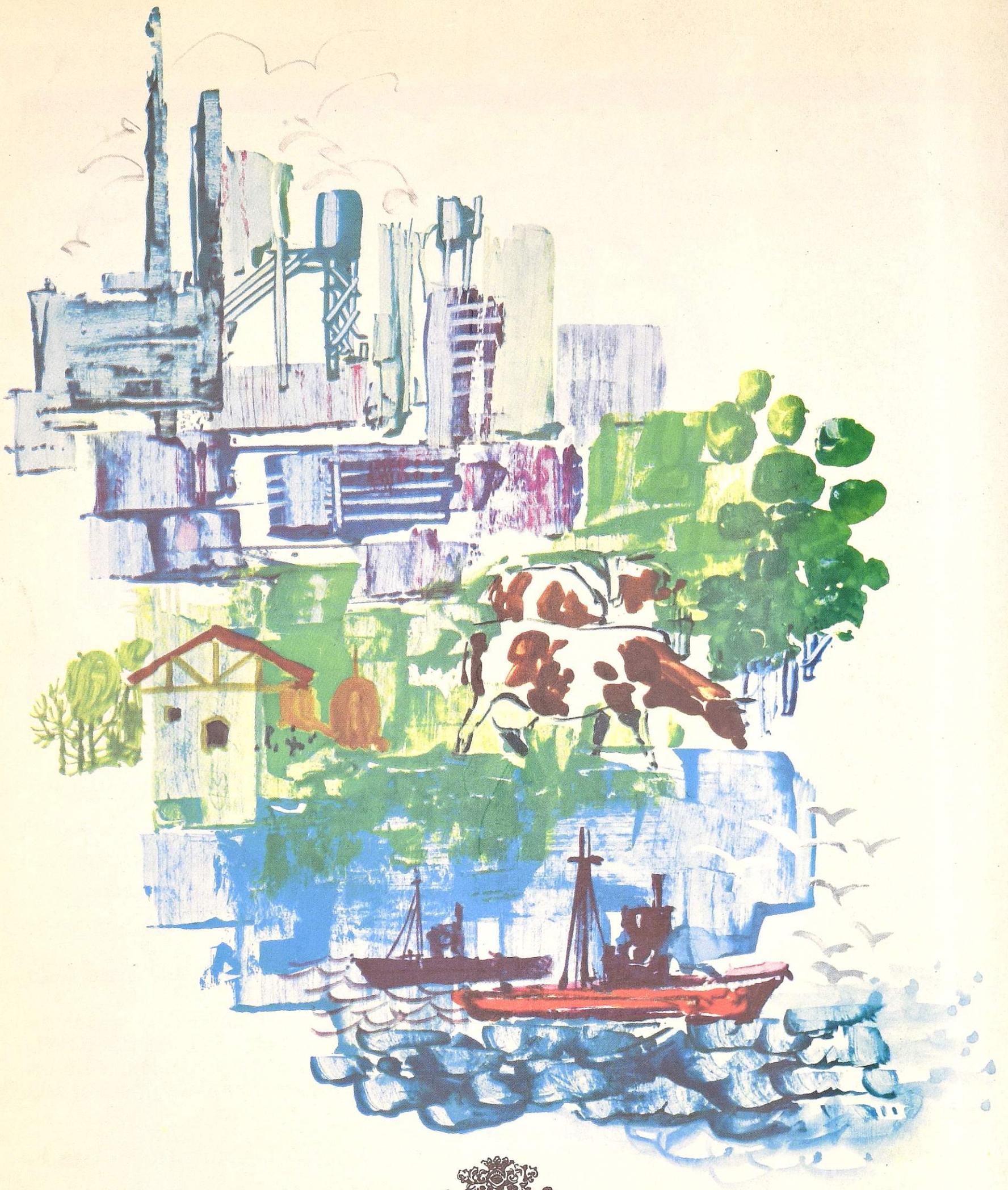
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



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