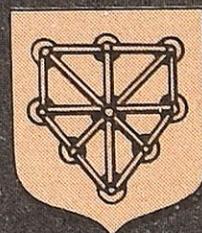
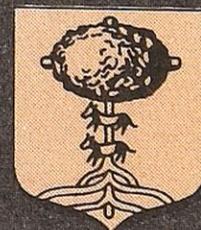


R.A.C.G.

BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION
N.º 162

FEBRERO 1966



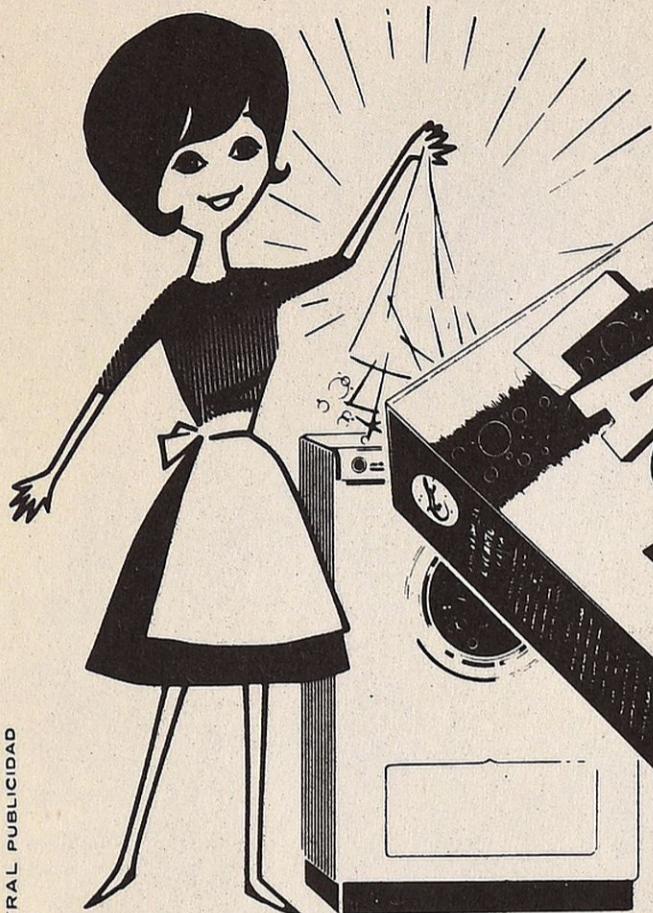
*¡Señora salve
su ropa!*

Lavando con

Jabón atomizado

LAGARTO

de espuma soluble



**Auténtico jabón el mejor
producto para la limpieza**

**ACLARADO RAPIDO Y CON
MUCHISIMO MENOS AGUA
QUE CUALQUIER DETERGENTE**

CENTRAL PUBLICIDAD

LIZARITURRY Y REZOLA, S. A.
SAN SEBASTIAN



Finanzauto y Servicios, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO**



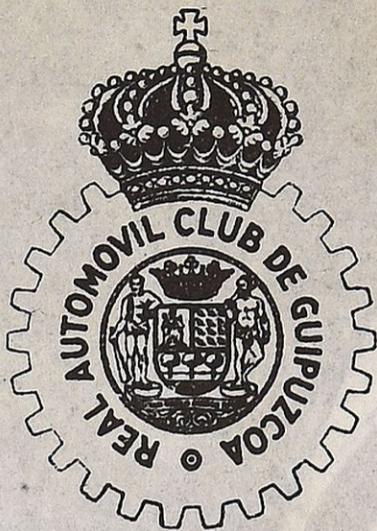
Furgones y camiones **SAVA AUSTIN**



Carretillas elevadoras **HYSTER**



SAN SEBASTIAN: Paseo Colón, 29 - Teléfono 16908
Agencias en los principales pueblos de la provincia



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO NUM. 162

Febrero de 1966

Nuestra portada:
CASTILLO DE LANCASTER (Inglaterra)

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfonos: 14727 y 15529

PAMPLONA

Págs.

Pecados del volante.....	3
La Autostrada del Sole	5
1966 nos va a traer una auténtica inundación automovilística.....	19
Por qué Henry Ford va acudir a las 24 Horas de Le Mans.....	23
Las señales de cambio de dirección	25
Menestra automovilista.....	31
Humor del automóvil.....	32

Delegación en Alava

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34

Teléfono: 1543

VITORIA

DEPOSITO LEGAL S. S. 32 - 1958

Delegación en Vizcaya

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

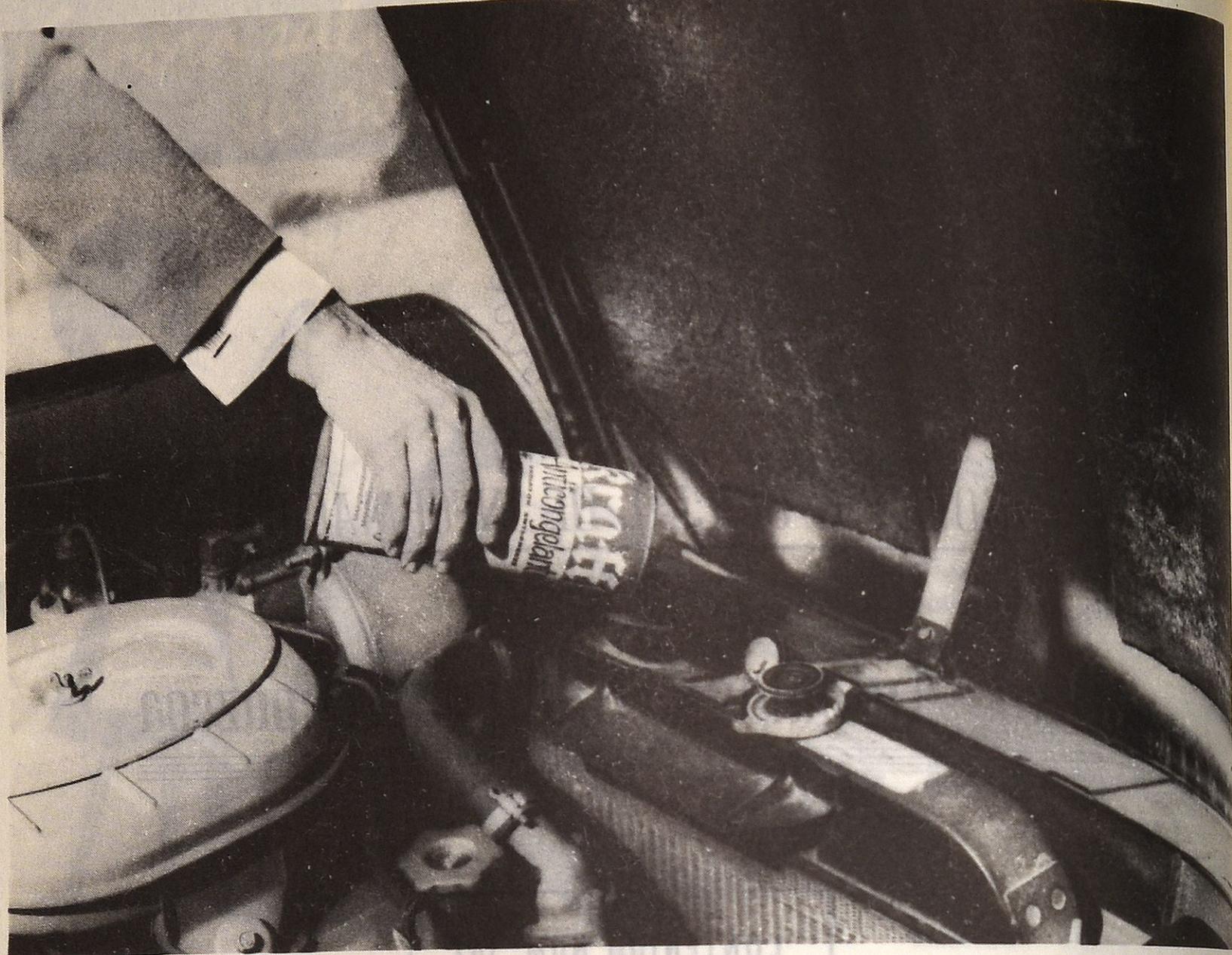
General Concha n.º 2-1.º izda.

Teléfono: Centralilla 233496

BILBAO

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

SAN SEBASTIAN



Basta una dosis para todo el invierno

Además, el anticongelante Krafft le ofrece otras ventajas

Olvídense del frío hasta el próximo invierno. El actual no afectará a su vehículo, si usted tiene la previsión de poner **UNA SOLA VEZ** la dosis correcta de anticongelante Krafft.

Porque si usted pone Krafft, pone **protección permanente** contra el peligro de una helada repentina y sus costosas consecuencias (rotura del radiador y, lo que es peor, del bloque... además de quedarse temporalmente sin vehículo).

¿Pero por qué Krafft es permanente?

Lo es porque **no se evapora, ni hierve**, por elevada que sea la temperatura del motor. En el circuito de refrigeración, el anticongelante Krafft se mantiene activo hasta que usted lo quite.

Y no es sólo eso...

Con anticongelante Krafft, usted conseguirá también:

1. **Una protección eficaz**
Incluso aunque el termómetro señale 30° C bajo cero.
(Ver instrucciones y dosis según vehículos y temperaturas).
2. **Una protección completa contra la corrosión**
El anticongelante Krafft lleva en su composición, además, agentes anticorrosivos, por lo que resulta totalmente neutro e inofensivo frente a las partes metálicas y no metálicas del sistema de refrigeración.

3. Una protección garantizada

Por las siguientes credenciales: el certificado de Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica (INTA); el control de CALITAX; la adopción en origen de BARREIROS, FASA, SAVA, TEMPO ONIEVA, AERONAUTICA INDUSTRIAL y otras fábricas de vehículos; y la garantía de ser un producto respaldado por KRAFFT, los fabricantes de la más completa gama de productos químicos para automoción.

GRATIS

Solicítenos folleto sobre dosis e instrucciones de empleo a KRAFFT - ANDOAIN (Guipúzcoa)



ANTICONGELANTE **Krafft**
SEGURIDAD BAJO CERO!



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

PECADOS del volante

Uno de los temas que van a tratarse en Italia durante la predicación de la Cuaresma próxima es el referente al «pecado automovilístico». Para poner bien de relieve ante los fieles católicos la responsabilidad moral de los conductores indisciplinados que llevan sus vehículos de manera tal que ponen en peligro la vida propia y la del prójimo.

Este afán de poner con apremio en guardia a los fieles ante la creciente sangría que diariamente, sin interrupción, se produce en las carreteras, se debe a la iniciativa del Automóvil Club de Italia, justamente alarmado ante los 330.000 accidentes de la circulación viaria producidos durante el año último en las carreteras y calles del territorio italiano, que han producido 230.000 heridos y 9.694 muertos. Tal iniciativa la ha acogido inmediatamente la Jerarquía Católica y ha recibido luego la adhesión de los pastores de las diversas confesiones protestantes y de los rabinos.

El tránsito de cinco millones de coches por las carreteras y calles de Italia, da de sí una muerte por hora. Como esta cosecha fúnebre aumenta, es menester una rigurosa llamada a las conciencias de todos, para hacerles ver que son muchos los que con el volante en las manos quebrantan el quinto mandamiento porque ponen en peligro su vida y la del prójimo. De la gravedad que encierra esta cuestión nos hablan las estadísticas y nos lo declara de modo bien expresivo la Jerarquía Católica de Italia con su decisión de llevar el problema a la predicación cuaresmal en dicho país.

De esta suerte, los predicadores y los confesores van a convertirse, en cierto modo, en agentes del tráfico, teniendo para ello como pauta el quinto precepto del Decálogo, que ordena el respeto a la vida humana. A este propósito hay una dura frase del cardenal Lercaro, arzobispo de Bolonia, frase dura pero exacta, e que dice así: «La sangre derramada, aunque sólo sea por error, es siempre sangre y no admite compensaciones de

ningún género». Y el arzobispo de Verona, monseñor Carraro, ha fijado un catálogo de los que llama «pecados del volante», de los que los fieles se deben confesar y arrepentir para que quede en paz su conciencia. Los cuales pecados son: no conocer las reglas de circulación; guiar un auto o una moto sin estar en perfectas condiciones conductor y vehículo; no valorar con amplios márgenes de seguridad psicológicos y mecánicos el momento de frenar; abandonarse en el papel de conductor a gestos de impaciencia y de cólera; contribuir a congestionar el tráfico; y adelantar a otro vehículo poniendo en peligro la vida propia y la ajena. Todos estos casos son pecados para un creyente, dice monseñor Carraro. Quien añade además que constituyen pecados gravísimos el huir tras un choque o un atropello y el negar deliberadamente la precedencia en la vía pública al coche que por su situación tiene a ella derecho.

Evidentemente es cosa manifiesta que la indisciplinada, la temeridad y los estúpidos alardes en las carreteras y las calles son atentados en potencia, a menudo traducidos en dolorosa realidad, contra el quinto mandamiento, que nos impone el respeto a la vida, y contra el precepto de caridad. Y así, en las diócesis italianas de Padua y Verona, ya se ha acordado que los confesores y directores de conciencias exijan a los penitentes un sincero arrepentimiento en lo referente a «pecados automovilísticos» para poder dar a aquéllos la absolución.

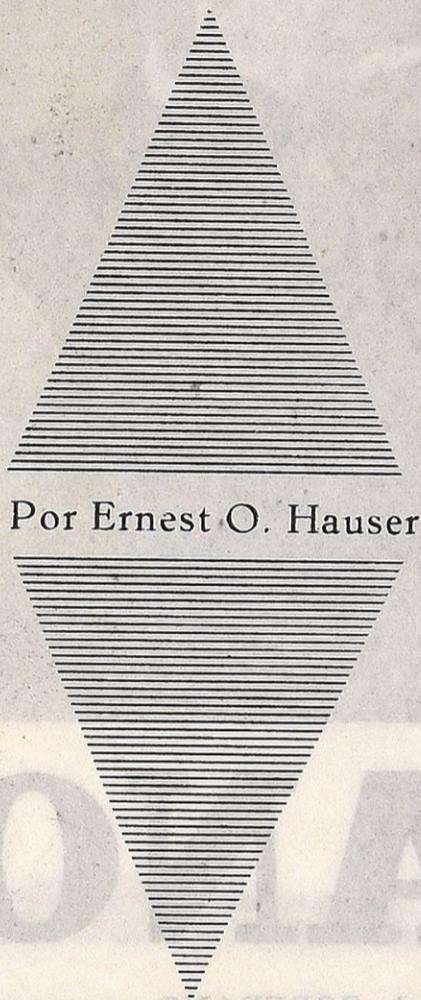
La importancia de esta materia la consideramos extraordinaria. Y bien lo declara la decisión de llevarla a la predicación cuaresmal. Pues las desgracias sangrientas y mortales a las que de manera creciente sirve la carretera de escenario, hacen preciso, no en Italia sólo, sino en la mayoría de los países, un fuerte aldabonazo moral que frene la creciente carnicería mediante la cual la circulación viaria se ha trocado en lamentable sangría suelta.



*en toda
Guipúzcoa.....*

*Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián*

La Autostrada del Sole



Por Ernest O. Hauser

Con sus 755 kilómetros de longitud, a lo largo de la península italiana, esta supercarretera no es solo un prodigio de ingeniería, sino que ha inyectado también un nuevo vigor en la economía del país

La flamante *Autostrada del Sole* (Autopista del Sol) de Italia es algo más que una simple carretera: es una fuerza vivificadora. Proyectada para enlazar con facilidad cinco ciudades importantes (Milán, Bolonia, Florencia, Roma y Nápoles), la autopista tiene efectos secundarios que casi superan su función primordial: convertir un fatigoso viaje de día y medio en una jornada de apenas nueve horas. Sus repercusiones económicas se advierten ya en treinta y seis de las noventa y una provincias italianas, y a lo largo de su cinta de asfalto empiezan a cobrar nueva vida lugares antes casi olvidados.

En Pian del Voglio, una zona hasta ahora desolada de los altos Apeninos, donde no hace mucho podían comprarse terrenos al precio de 1.500 liras por metro cuadrado (aproximadamente ciento cincuenta pesetas), el precio de las tierras ha aumentado a veinte veces esa cifra, y más. A mitad de camino entre Bolonia y Florencia, y cerca de una de las salidas de la *Autostrada*, se están construyendo chalets para los habitantes de las ciudades, deseosos de respirar el aire de la montaña y disfrutar de un espléndido paisaje. En la orgullosa y antaño solitaria Orvieto, los restaurantes cuelgan ahora carteles de «completo» los fines de semana. La magnífica catedral, ornada con los frescos de Luca Signorelli, ha hecho de la ciudad una de las paradas predilectas de los viajeros. Un anciano que observaba las matrículas de los automóviles que abarrotaban la plaza principal, repetía sacudiendo la cabeza: «¡Y pensar que decíamos que Orvieto era una ciudad moribunda!»

En Frosinone, primera ciudad del secularmente pobre Mediodía, que el viajero encuentra en la camino hacia Nápoles, me salió al paso una febril actividad constructora que está cambiando radicalmente el viejo perfil urbano. El estruendo del trabajo y el color de las flamantes edificaciones inundaba el aire. Un edificio para oficinas, de veintidós pisos, estaba casi terminado. Veinte nuevas fábricas producían todo lo habido y por haber, desde colchones hasta helicópteros, y muchos otros establecimientos indus-



¿qué
quieres
beber?

SOBERANO

Al comprar su botella de SOBERANO compruebe si está premiada la Carta SOBERANO precintada que lleva al dorso.

Si el número de su Carta coincide con el premiado en el mes indicado en la misma, ya es suyo el magnífico regalo que en ella figura.

A todas las personas que posean Cartas premiadas en los sorteos celebrados hasta ahora ¡nuestra más cordial enhorabuena! ya que con sólo enviarlas a RASGO, Francisco Rojas, 5 - Madrid (10), recibirán en su propio domicilio los regalos con que SOBERANO les obsequia.



Automóviles SEAT 600-D

Televisores MARCONI

Frigoríficos EDESA

Lavadoras EDESA

Tocadiscos KÖLSTER

Transmóviles MARCONI

Máquinas de afeitar BRAUN

Calentadores eléctricos
MARCONI

Collares de perlas
VELINA-Deluxe...

...y muchos otros
premios más!

GONZALEZ BYASS

LUJO EN SU COPA



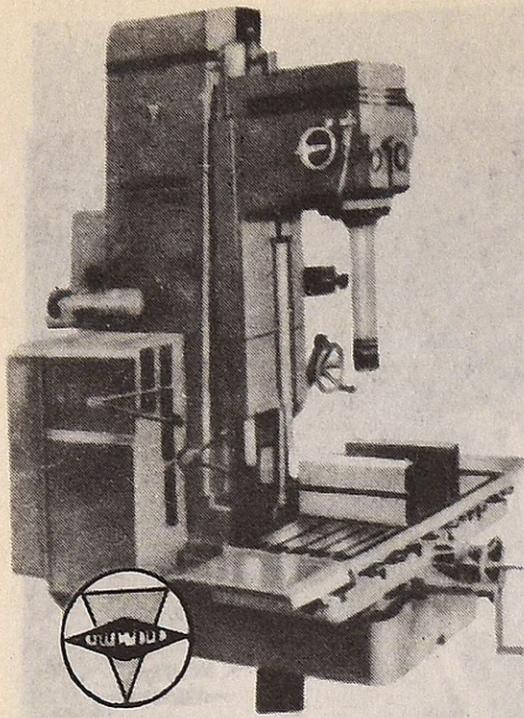
triales se hallaban en construcción o en proyecto. «De la noche a la mañana —me decían en la Cámara de Comercio—, nos hemos encontrado a la puerta de los mercados más ricos de la Italia septentrional. Pasa uno Roma de largo y ahí los tiene. Uno de nuestros industriales, que tiene negocios en Bologna, frecuentemente coge su automóvil al empezar la jornada, va allí y regresa por la noche del mismo día.»

Una nueva maravilla. El costo de la Autopista del Sol, la obra pública más importante realizada en la Italia de la postguerra, fue de 272.000 millones de liras. De esta suma, el cuarenta por ciento se destinó a salarios. Construir la carretera requirió los esfuerzos de diez mil trabajadores y setecientos ingenieros durante casi ocho años. Para asegurar el derecho de paso, se expropiaron unas 4.700 hectáreas de tierras per-

tenecientes a nueve mil propietarios. Las obras se adjudicaron a 141 compañías constructoras, y hubo necesidad de hacer 140 kilómetros de caminos de servicio para transportar la mano de obra y los materiales hasta los lugares donde se construía.

El resultado de todo ello constituye una de las más notables proezas de ingeniería de nuestro tiempo, una realización de una audacia y una fantasía tan fuera de lo común que de todo el mundo acuden expertos para estudiarla. Los turistas extranjeros —uno de cada seis viajeros en verano— se extasían ante los majestuosos viaductos, las suaves pendientes y las amplias curvas y la califican de una de las maravillas del mundo.

La *autostrada*, que atraviesa la trinchera que forman los valles fluviales del Reno, Arno, Paglia y Tíber, constituye al unir Milán y Nápoles, el eslabón más corto entre el



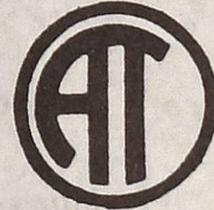
RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

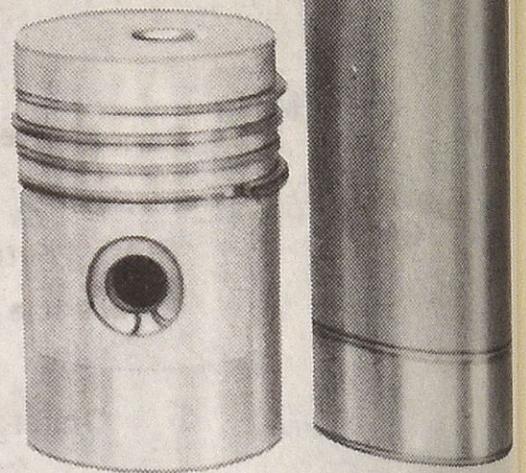
SAN SEBASTIAN

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.

DISTRIBUIDORES DE LOS COJINETES

V A N D E R V E L L

fabricados en Inglaterra, mundialmente acreditados por su calidad

TALLERES:

San Sebastián

Barrio Recalde

Tel. 26797 * (3 líneas)

ALMACEN Y OFICINAS:

San Sebastián

P.º de Colón, 1

Teléf. 30-33

SUCURSAL EN VITORIA:

Domingo Beltrán, 15

Teléfono 48-68

norte, el centro y el sur del país. Abierta en 1958 con el tramo Milán-Parma, de 110 kilómetros de largo, se terminó seis años más tarde y, podría añadirse, apenas a tiempo. En efecto, durante su construcción el número de automóviles aumentaba en Italia de un millón a cuatro millones y medio.

«Para ser sinceros, cuando empezamos a trabajar en 1956, no sabíamos nada acerca de las modernas supercarreteras —me confesaba el ingeniero Fedele Cova, apodado el «Condottiere de la autostrada», un hombre de sesenta años, vivaz, de penetrantes pupilas, que ha sido el motor del proyecto desde sus principios—. Tuvimos que aprenderlo todo y a la máxima brevedad. Algunos fuimos al extranjero para ver y estudiar otras carreteras de peaje. La *autostrada* es una adaptación, no una copia, de los modelos norteamericanos y alemanes. Echamos mano de las técnicas más avanzadas y el costo medio de trescientos cincuenta millones de liras por kilómetro, que contrasta con el promedio de quinientos cincuenta millones en los Estados Unidos, hace de nuestra obra una auténtica ganga.»

Parte del dinero necesario se recaudó mediante empréstitos públicos y emisiones de obligaciones. El Gobierno desembolsó el resto. Pero es el automovilista quien tendrá que pagar la cuenta a razón de un peaje de seis liras por kilómetro, como término medio.

«El público ha caído en la cuenta —añadía Cova— de que para dos o más personas es más barato utilizar la *autostrada* que tomar el tren. Hasta este momento, el incremento anual de tránsito ha superado en un veinte por ciento nuestros cálculos. Actualmente circula por la autopista un promedio de sesenta mil automóviles diarios. A este ritmo amortizaremos la obra en 1974, diez años antes de lo previsto.»

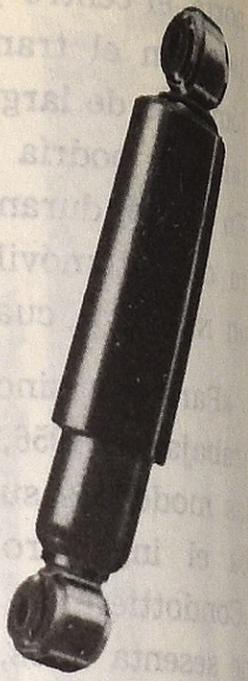
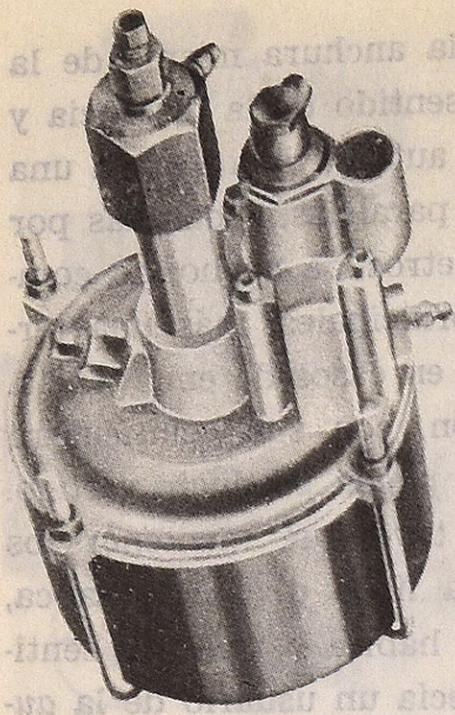
Un mundo aparte. Al salir de Milán, la autopista aparece recta, suave y monótona al cortar en dos la fértil llanura lombarda. Arrozales, morerales y alamedas desfilan precipitadamente ante la ventanilla y el conductor no tarda en sentir un ligero malestar.

Entre otras cosas, la anchura misma de la carretera afecta el sentido de la distancia y la proporción en el automovilista. Cada una de las dos calzadas paralelas, separadas por una faja de tres metros de ancho, se compone de dos vías principales, más una tercera para detenerse en casos de emergencia. Esta tersa extensión, con sus veinticuatro metros de anchura, puede producir vértigo. «La primera hora tuve que mantener los ojos clavados en la línea divisoria blanca, pues de otro modo habría perdido el sentido de dirección», decía un usuario de la *autostrada*.

Después, una sensación de extrañeza sustituye al malestar anterior. A cada lado de la autopista, una valla de alambre separa al automovilista del mundo cotidiano, por lo que no puede por menos de sentirse un tanto desconcertado ante este aislamiento. Por su parte, la carretera no hace más que subrayar esa intención con su preconcebida austeridad: dentro de sus confines, nada de anuncios vistosos, nada de macizos de flores, nada de paradores para comer en el coche. Las zonas de servicio, esas posadas de los caminos de nuestro tiempo, están tan alejadas entre sí que el viajero necesitaría una jornada entera para ir de una a otra a pie. «Mamá —oí decir a un muchachito en una estación de gasolina—, es como ir en aeroplano.»

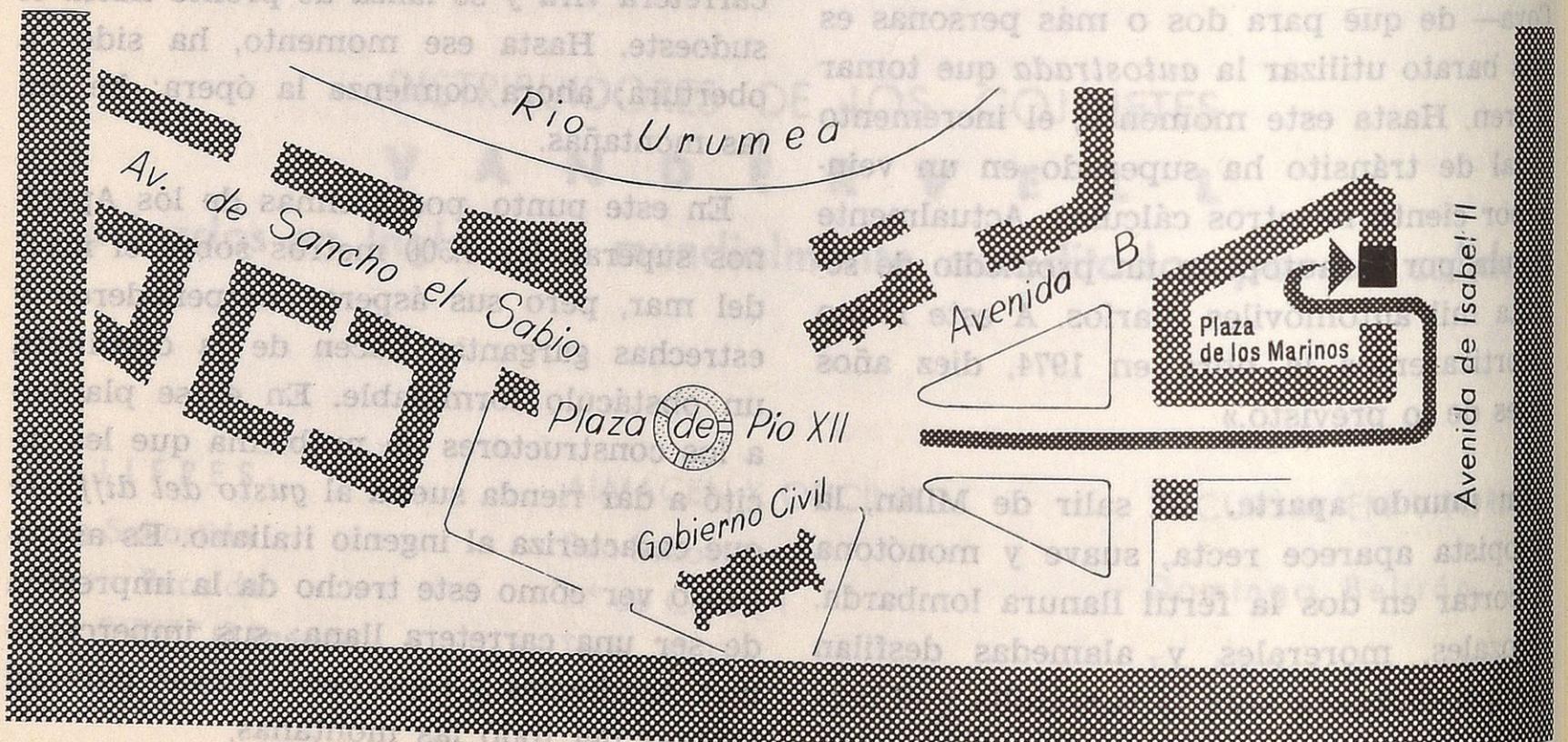
Y de pronto... la ópera. En Bolonia, la carretera vira y se lanza de pronto hacia el sudoeste. Hasta ese momento, ha sido la obertura; ahora comienza la ópera: he ahí las montañas.

En este punto, pocas cimas de los Apeninos superan los 1.500 metros sobre el nivel del mar, pero sus ásperos despeñaderos y estrechas gargantas hacen de la cordillera un obstáculo formidable. En él se planteó a los constructores un problema que les incitó a dar rienda suelta al *gusto del difficile* que caracteriza al ingenio italiano. Es asombroso ver cómo este trecho da la impresión de ser una carretera llana; sus imperceptibles pendientes y espaciosa curvas parecen ignorar del todo las montañas.



COMPRUEBE
O
REPARE
SUS
FRENOS, AMORTIGUADORES
Y DIRECCIONES
EN
TALLERES ESPECIALIZADOS
AREVALO

ALQUILER DE AUTOMOVILES SIN CONDUCTOR — COCHES NUEVOS
Avenida de Isabel II — Plaza de los Marineros — Teléfono 24305
SAN SEBASTIAN



Al penetrar en las primeras estribaciones, me detuve en lo que resultó ser un bien surtido puesto avanzado de la civilización, el centro de operaciones de la carretera. Allí me informaron que la *autostrada* no se ha cerrado jamás, ni siquiera un minuto, a causa del mal tiempo, desde que fue inaugurada, en diciembre de 1960. «En cuanto se acumulan más de dos centímetros de nieve nos lanzamos al asalto con cuarenta barredoras —me contaba un joven miembro del personal—. En muchas ocasiones en que la nieve ha bloqueado otros pasos, ésta ha sido la única ruta para vehículos automóviles abierta entre el norte y el sur. En diciembre de 1963 cayó una tormenta de nieve que duró tres días, durante los cuales trabajamos sin parar, durmiendo en las oficinas y manteniendo el contacto con los equipos de limpieza mediante radioteléfonos».

Terreno caprichoso. Casi sin darse cuenta, el automovilista se encuentra de pronto en lo más alto, a 726 metros sobre el nivel del mar. Ni siquiera es necesario cambiar de velocidad, porque la pendiente de la carretera no pasa del 3,75 por ciento y se puede correr, si se desea, a cien kilómetros por hora. El joven funcionario de la *autostrada* que me conducía a través de las montañas hacía comentarios sobre el escenario a medida que avanzábamos. «Terreno caprichoso—me decía—. Hubo lugares donde tuvimos que hundir los cimientos en arcilla blanda hasta una profundidad de cuarenta metros antes de encontrar roca dura. Cuando perforábamos los túneles no sabíamos nunca lo que nos encontraríamos. Un agricultor echó la culpa de las grietas aparecidas en los muros de su alquería al nuevo túnel que estábamos excavando a sesenta metros de profundidad, y pidió daños y perjuicios».

Tras dejar el automóvil en una zona de estacionamiento, fuimos a examinar los trabajos realizados para contener las laderas inestables y proteger la carretera contra los argayos. Flancos enteros de las colinas aparecían cubiertos por una espesa capa de hormigón. Aquí y allá se habían plantado arbustos para sujetar el terreno. Una red de zanjas constituía el sistema de drenaje.

Por debajo o por encima de la tierra. En este tramo de montaña, con sus 85 kilómetros de largo, el coste de la construcción se elevó a 835 millones de liras por kilómetro, contra 226 millones para la sección llana entre Milán y Bolonia, lo que no es de extrañar. Entre los puertos de Futa y Porretta, los ingenieros eligieron un sector desierto para hundir el camino como un clavo en la montaña, y abrieron túneles a través de los picos que encontraban a su paso.

Durante una cuarta parte del trayecto entre Bolonia y Florencia, se viaja en las entrañas de la tierra o por encima de ésta. Hay catorce kilómetros y medio de viaductos y puentes y seis kilómetros y medio de túneles, todos ellos dobles. Y no todo fue fácil: de las setenta y tres vidas que se perdieron en la construcción de la autopista Milán-Nápoles, veintitrés correspondieron al tramo Bolonia-Florencia.

Volando casi sobre aquellas salvajes y desiertas gargantas, a veces a 96 metros de altura sobre los plateados torrentes, el viajero tiene la impresión de saltar de una cima a la otra. Por extraño que parezca, la intromisión del hombre no ha menoscabado un paisaje que con su azulada belleza podría haber servido de fondo a una Madonna del Renacimiento. Al mirar aquellos largos y esbeltos arcos de hormigón, al descender por la escarpada pared de una garganta, al contemplar desde el fondo la gallardía de aquellas graciosas columnas, no se las encontrará indignas del escenario.

En la parte más alta, una estupenda y larga serie de viaductos y túneles conduce al automóvil a través del macizo de Citerna. Y de pronto comprende uno que ha entrado en Toscana. El aire se vuelve balsámico, el ciprés y el pino mediterráneo se adelantan para saludar, y el coche descende buscando la llanura florentina entre las dulces colinas del Mugello. Tres horas de viaje en las montañas han quedado reducidas a cincuenta minutos.

El albergue a mitad de camino. Apenas rebasada Florencia, la carretera se ensancha para dejar sitio a una zona de servicios semejante a una ciudad en pequeño. Allí se

AYALA

ACCESORIOS Y REPUESTOS DE AUTOMOVILES

ACEITES: ESSO-MOBIL-OIL-GULF-SHELL-B.P.
CEPSA - REPSOL - CALVO SOTELO

CINTURONES DE SEGURIDAD

de importación para todos los coches

ANTICONGELANTES NACIONALES Y DE IMPORTACION

Zabaleta, 2 • Teléfonos 20202 - 23202 • SAN SEBASTIAN



GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

Servicio permanente-Lavado y pintura de bajos
Talleres de reparaciones mecánicas
Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

Servicio

Remolque - Grúa

encuentra el cuartei general técnico de la carretera, instalado en un vasto edificio de cristal, con un personal de doscientos ingenieros, técnicos y empleados administrativos, auxiliados por dos cerebros electrónicos. Desde ese puesto el mando vigila la carretera, se inspeccionan los viaductos y túneles, se trabaja por mejorar la seguridad, se ordenan las reparaciones. No lejos, en un tranquilo motel, estratégicamente emplazado a mitad de camino entre Milán y Roma, se reúnen industriales y comerciantes de toda Italia para hablar de negocios. En ese mismo sitio hay incluso una iglesia de la *autostrada*, donde los nómadas del siglo XX pueden congregarse para oír misa.

Luego se emprende nuevamente el viaje hacia el sur, pasando por entre los olivares y viñedos del valle del Arno. El vuelo de la cinta de cemento disimula la audacia de ciertas realizaciones de ingeniería, como el túnel de San Donato, el más largo de la *autostrada* con sus 938 metros, y el puente Giuseppe Romita, cuya elegante arcada apoyada en puntales de hormigón, que en algunos puntos penetran treinta metros en el terreno, es el resultado de dos años y medio de ímproba labor.

Al sur de Arezzo, el paisaje se vuelve taciturno. Pero luego aparece el padre Tíber para guiarnos hasta Roma. Al salir de la *autostrada*, cuya sección norte acaba en las afueras de la capital, hay una carretera de circunvalación donde se mezclan el tránsito local y el que está de paso. Consúltese el reloj. Al volante de un automóvil de mediana cilindrada, si no se ha perdido mucho tiempo en las paradas, se habrán empleado seis horas de Milán a Roma, es decir, veinte minutos menos que el *Settebello*, el mejor y más veloz tren de Italia.

La hipnosis de la velocidad. En la Autopista del Sol no se han fijado topes de velocidad. Un funcionario me decía: «Recomendamos ciertas velocidades básicas, por ejemplo, 130 kilómetros por hora entre Roma y Nápoles. Pero no hemos querido imponer límites en atención, sobre todo, a la gran

variedad de automóviles que existe en Italia. Un diminuto «500» puede ser más peligroso lanzado a 80 kilómetros por hora que un gran coche de turismo a 180. ¿Cómo unificar sus velocidades?»

Un conductor inexperto puede perder fácilmente la cabeza ante tanta libertad y forzar el motor de su automóvil, hasta hacerle vomitar humo. El año pasado, casi un millón de nuevos conductores italianos obtuvo su permiso para tomar el volante, y a cada paso se advierte su presencia. Muchas veces algún coche se sale de la fila para pasar al que antecede sin hacer ninguna señal de advertencia a los que le siguen. Lo que todavía falta es una «conducta en la autopista», es decir, una manera de comportarse apta para la nueva dimensión.

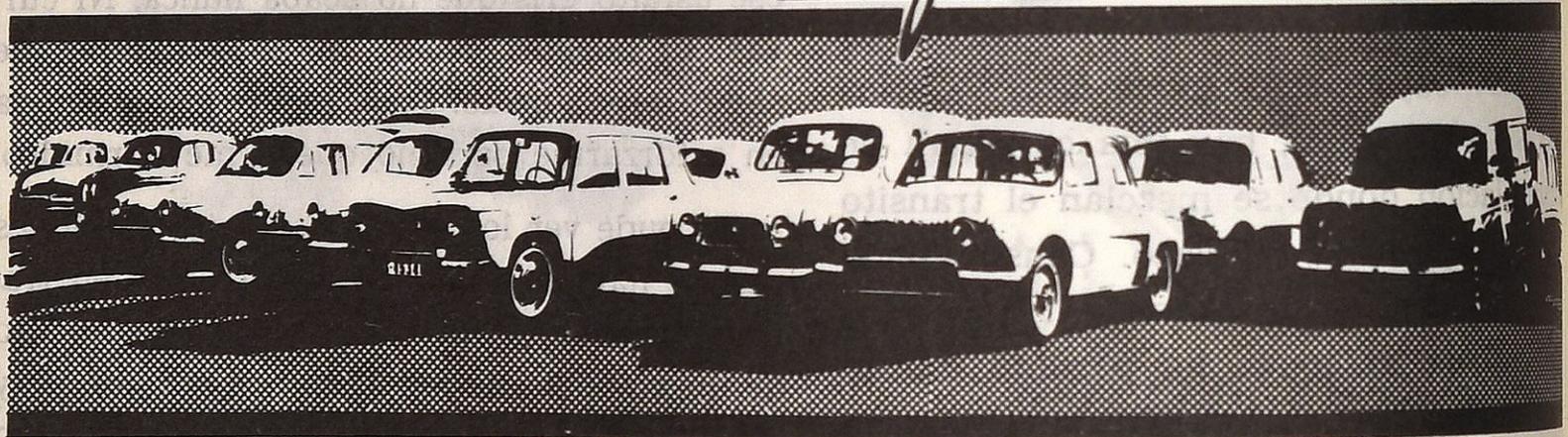
En un gran número de casos, el peor enemigo del conductor en la *autostrada* no es tanto la inexperiencia como el tedio. En el monótono trayecto de Milán a Bolonia, el 37 por 100 de los accidentes se debe a automovilistas que se duermen al volante. El más expuesto a estos ataques es el veterano por antonomasia de la carretera, esto es, el conductor de camión. Uno de ellos me decía: «Viajo por la *autostrada* durante horas sin parar. A mi lado, mi compañero duerme a pierna suelta y ronca, y todo lo que veo es ese asfalto gris que no acaba nunca. Ni curvas, ni pueblos. Nada. Al poco tiempo me siento hipnotizado. Toda la energía se me va en esforzarme para no quedarme dormido».

Así pude ver los restos de varios camiones que se habían salido de la carretera en tramos perfectamente rectos. Y desde lo alto de un viaducto de los Apeninos percibí, muy abajo, los de un camión con remolque cuyo conductor adormecido había dado un salto fatal.

SOS automático. A despecho de todo esto, el no tener ni curvas tortuosas ni encrucijadas hace de la Autopista del Sol el camino más seguro del país. Su índice de 4,18 accidentes mortales por cada cien millones de pasajeros-kilómetros es inferior en más de la mitad al de las carreteras ordinarias. El mejor tramo para el viajero en apuros es



los vehículos
RENAULT 
 llevan de origen
 el filtro de
 aceite **PURflux**



**exija el
 recambio original**

- ✱ mayor superficie filtrante
- ✱ filtrado óptimo
- ✱ mayor duración
- ✱ más económico

IESA

INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A. san sebastian

VII RALLYE VASCO - NAVARRO

VI INTERNACIONAL - 12 y 13 MARZO 1966



REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

el de Módena a Florencia, donde en ningún momento se hallará a más de mil metros de una columna dotada de un aparato emisor de señales de radio, cuyo uso se explica en cuatro idiomas. No hay necesidad de telefonar. El automovilista aprieta el botón que corresponde a la ambulancia o al servicio de reparaciones, y el auxilio llega en el plazo de ocho minutos. Los resultados han sido tan buenos que el sistema se extenderá en breve a toda la *autostrada*.

En los 202 kilómetros que hay entre Roma y Nápoles, la carretera corre tierra adentro, siguiendo más o menos el trazado de la antigua Vía Casilina. A la derecha se extiende una amena llanura, plateada de olivos; a la izquierda se alza la sombría mole de una altura sobre la cual resplandece de blancura la grandiosa abadía de Monte Cassino. A través de los sangrientos campos de batalla de la Segunda Guerra Mundial, hoy apacibles colinas y valles abanicados por las brisas del Sur, se pasa a Caserta y se llega a la puerta de Nápoles. Y de pronto se encuentra uno inmerso en el bullicio, el ruido y el vocerío de la ciudad partenopea, paralizado casi en uno de sus célebres embotellamientos de tránsito. El otro mundo, con sus 755 kilómetros, se ha quedado abruptamente atrás. El viajero ha llegado a su destino.

Símbolo de unidad. La *austrostrada* simboliza para Italia una nueva unidad, una nueva libertad. Destinada a constituir la columna vertebral de todo un sistema de supercarreteras, con una extensión de cinco mil kilómetros, la Autopista del Sol señala el principio de algo que revolucionará la estructura misma de la vida nacional. Algunos de los ramales del sistema están ya funcionando, por ejemplo, las modernas carreteras de Milán a Venecia, de Nápoles a Salerno y de Florencia al mar. Otros muchos se hallan aún en proyecto. Cuando, por último, se enlacen con el magno sistema continental a través de las carreteras transalpinas, como la que pasa por el túnel del Monte Blanco, la red italiana de transportes dará un nuevo sentido a la unidad de Europa.

CANJE DE PERMISOS DE CONDUCCION

Meses de Febrero y Marzo 1966
Apellidos con letras iniciales F y G

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Av. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-18260

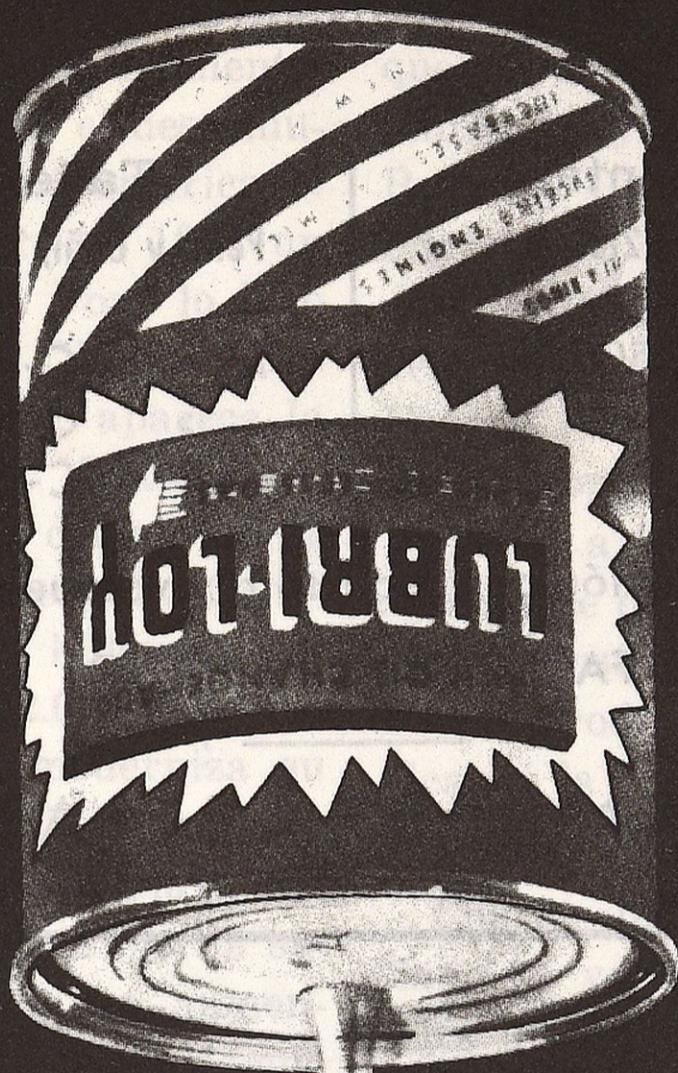
SAN SEBASTIAN

DON RAMIRO CIBRIAN, SECRETARIO ADJUNTO DE NUESTRO CLUB

La Junta Directiva de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa tomó el acuerdo recientemente de nombrar a don Ramiro Cibrián, secretario adjunto de nuestro Club.

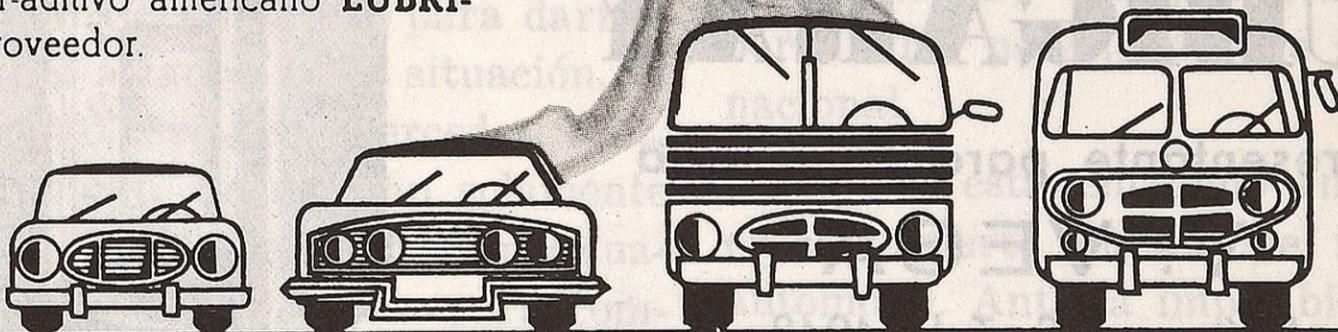
Felicitemos cordialmente al señor Cibrián, en la plena seguridad de que habrá de desarrollar una magnífica y fructífera labor en favor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

¿Por qué Vd.
necesita al americano
LUBRI-LOY?



LUBRI-LOY, es el super-aditivo americano, comprobado técnicamente y de garantía científica asegurada, que prolonga la vida de su motor, porque elimina un 80 % de fricción.

Pida el super-aditivo americano **LUBRI-LOY** a su proveedor.



Estar al día es usar LUBRI-LOY, ¿usa Vd. ya el LUBRI-LOY?

LUBRI-LOY ESPAÑOLA S.A.

AVENIDA NAVARRA - VILLA JOSE ANTONIO - TELEFONOS 11400 - 21307 - SAN SEBASTIAN



Agencia E B R O

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

Exposición y Ventas

Ronda, 2 - Teléfono 10218

Modelo B-15 carga 1500 Kilos
» B-15 furgón » »
Carnet 2.ª

Talleres y Servicio

Peña y Goñi, 12-14 - Teléfonos 12152-18850

Modelo C-405 carga 3500 Kilos
» C-402 » 4000 »
» C-502 » 5000 »

A opción con reductora y volquetes

FACILIDADES DE PAGO

SAN SEBASTIAN

CAJAS MURALES

ARCAS DE CAUDALES

PUERTAS BLINDADAS

ARMARIOS DE SEGURIDAD

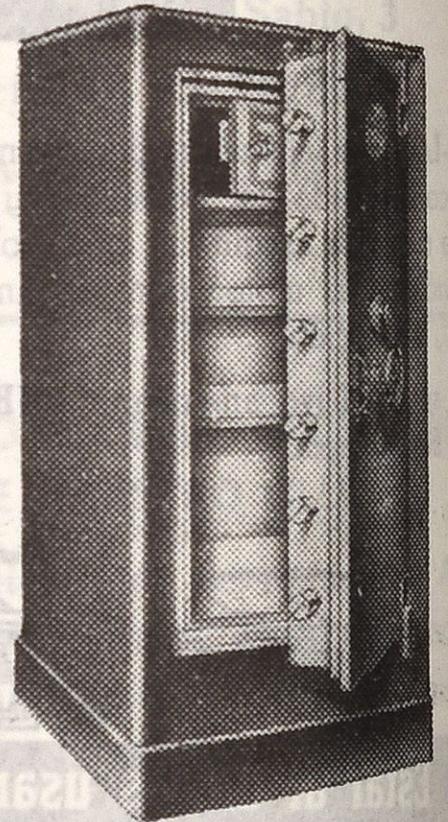
ZUBIGARAY

Representante para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Tel. 14048

SAN SEBASTIAN



Contra **ROBO** y **FUEGO**...

...**ARCAS ZUBIGARAY**

1966 NOS VA A TRAER UNA AUTENTICA INUNDACION AUTOMOVILISTICA

Dos millones de vehículos integran actualmente nuestro parque nacional

La industria mundial del automóvil se halla enzarzada en una feroz lucha competitiva en la que, por el momento, está llevándose los triunfos el descomunal poderío industrial norteamericano. La General Motors facturó en 1964 un billón de pesetas; la casa Ford lo hizo con 600.000 millones; la Chrysler con 244.000, y en cuarto lugar aparece la primera firma europea, la Volkswagen, con 120.000. En noveno y décimo lugar aparecen Renault y Citroen. La General Motors obtiene de ese billón de pesetas un beneficio de 102.000 millones de pesetas, con las que moderniza su equipo y alienta la investigación, ante la desesperación de la industria europea que ve cómo la distancia que la separa de la norteamericana va aumentando fatídicamente, al mismo tiempo que se agudiza su situación al introducirse la industria norteamericana en sus propios mercados nacionales, como prueba el hecho de que sus filiales en Alemania o Inglaterra cubran el 50 por 100 de la producción nacional de ambos países.

En números redondos, y para darnos una idea del alcance de la situación, si se unieran Volkswagen, Mercedes, Fiat, BMC y Renault, alcanzarían solamente quinientos mil millones de pesetas anuales, que serían insuficientes para combatir el poderío norteamericano.

EL AUTOMOVILISMO, EN FRANCIA E ITALIA

No obstante, los Gobiernos europeos alientan la unión de las diversas fir-

mas dedicadas a la fabricación de automóviles. Así, el Gobierno francés—aunque es un plan que está en estado latente—apoya la fusión de las firmas Peugeot, Citroen y Berliet con la posible adición de Renault y Saviem, para crear una gigantesca empresa bajo el denominador común de “Automobiles de France”. Téngase en cuenta que la curva de producción automovilística en Francia, a lo largo de 1965, sufrió un alarmante declive que ha conseguido nivelar en estos últimos meses. A pesar de ello, la producción de enero a septiembre alcanzó la cifra de 1,13 millones de automóviles contra 1,22 en 1964.

Con similar política el Gobierno italiano no vería mal la unión de la Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi, Innocenti y Oxi-Ford, aunque las características de la industria italiana son muy distintas de la francesa, ya que cada firma fabrica un tipo de automóvil definido.

Ello explica el hecho de que la Fiat haya fabricado en este año quinientos mil turismos, que prácticamente desbordan las necesidades de su mercado nacional.

España está entrando en estos días en el concierto mundial del mercado del automóvil. Ante la imposibilidad de fabricar un turismo 100 por 100 nacional—porque ello supone más de quinientos mil millones de pesetas y cinco años de proyectos—la alianza con las firmas extranjeras mueve el mercado y la producción a un ritmo cada día más acelerado.

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



OFICINAS CENTRALES:
Garibay, 13-15

59 SUCURSALES EN LA PROVINCIA 59

7 SUCURSALES EN SAN SEBASTIAN 7

SUCURSAL EN MADRID: Alcalá, 27-bajo

DEPOSITO DE AHORRO.....	5.850 millones de pesetas
FONDOS DE RESERVA	282 " "
OBRA BENEFICIO SOCIAL....	241 " "

Ahorro infantil y obrero.....	3 %
Libretas a plazo.....	3 y 2,50 %
Libretas ordinarias.....	2 %
Cuentas corrientes	1/2 %

SERVICIOS

Cuentas corrientes a la vista. Depósito de Valores. Compra y venta de valores. Suscripción de valores. Abono en cuenta de cupones y dividendos. Efectos al cobro. Domiciliación de letras. Cheques.

Pensiones de vejez a capital cedido y reservado. Rentas vitalicias inmediatas. Dotes infantiles. Mutualidades y Grupos infantiles.

SERVICIOS ESPECIALES

Giro mutuo provincial. Intercambio de operaciones de ahorro entre Cajas de Ahorros de España. Tesorería a Ayuntamientos. Gestión de Fundaciones benéficas.

SE FABRICARAN QUINIENTOS MIL AUTOMOVILES

Se calcula que para 1967 se fabricarán 300.000 automóviles y para 1968 quinientos mil. 1965 nos arroja una cifra de 141.000 automóviles, contra la de 1964 en que se fabricaron 108.000 y sólo 14.422 en 1955. Este meteórico aumento, aun sin llegar todavía a su momento cumbre, plantea un agudísimo problema a la industria auxiliar, hasta el extremo de que, en muchas ocasiones, no pueden salir al mercado los automóviles, por falta de los accesorios que normalmente suministra esta industria pequeña.

A pesar de esta evidente saturación inmediata del mercado, entidades de prestigio como la Volkswagen o General Motors, establecen contactos con firmas españolas para mantener fábricas en nuestro suelo que permitan la difusión de sus marcas. Esto parece absurdo, cuando actualmente se lanzan al mercado tres tipos de vehículos de similares características y precios: el Seat 850, el R-8 y el Simca 1.000 que librarán una batalla innecesaria y peligrosa. Pero el mundo de los negocios es así de complejo y arriesgado.

DOS MILLONES DE VEHICULOS INTEGRAN NUESTRO PARQUE NACIONAL

El parque nacional de vehículos se estima en dos millones, de los que más de un millón corresponden a las motocicletas y 650.000 a turismos. Esta cifra, con parecernos en muchas ocasiones desorbitada por los muchos sinsabores que nos produce los continuos problemas de aparcamiento y circulación, no llega a alcanzar ni mucho me-

nos niveles europeos. La estadística nos dice que en nuestra Patria hay un automóvil por cada 58 habitantes, mientras que en Francia la proporción es del 1 por 7; en Suiza y Gran Bretaña 1 por 9 y en Italia 1 por 17.

Naturalmente, y a pesar de nuestro bajo índice, el aumento se va produciendo progresivamente y paralelamente a él, el de los carnets de conducir y el de consumo de gasolina. En 1965 se matricularon 355.289 vehículos, y en 1964 se expidieron 522.966 permisos de conducir; es decir, 62.651 más que en 1963, lo que supone, con arreglo a 1960, un aumento del 62 por 100 en los hombres y del 120 por 100 en las mujeres... El aumento del consumo de gasolina andará muy por encima del millón de toneladas ya que en 1963, cuando nos correspondían 55 vehículos por cada 1.000 habitantes, se elevó a 979.000 toneladas que se repartieron en las 1.182 estaciones de servicio que existían entonces.

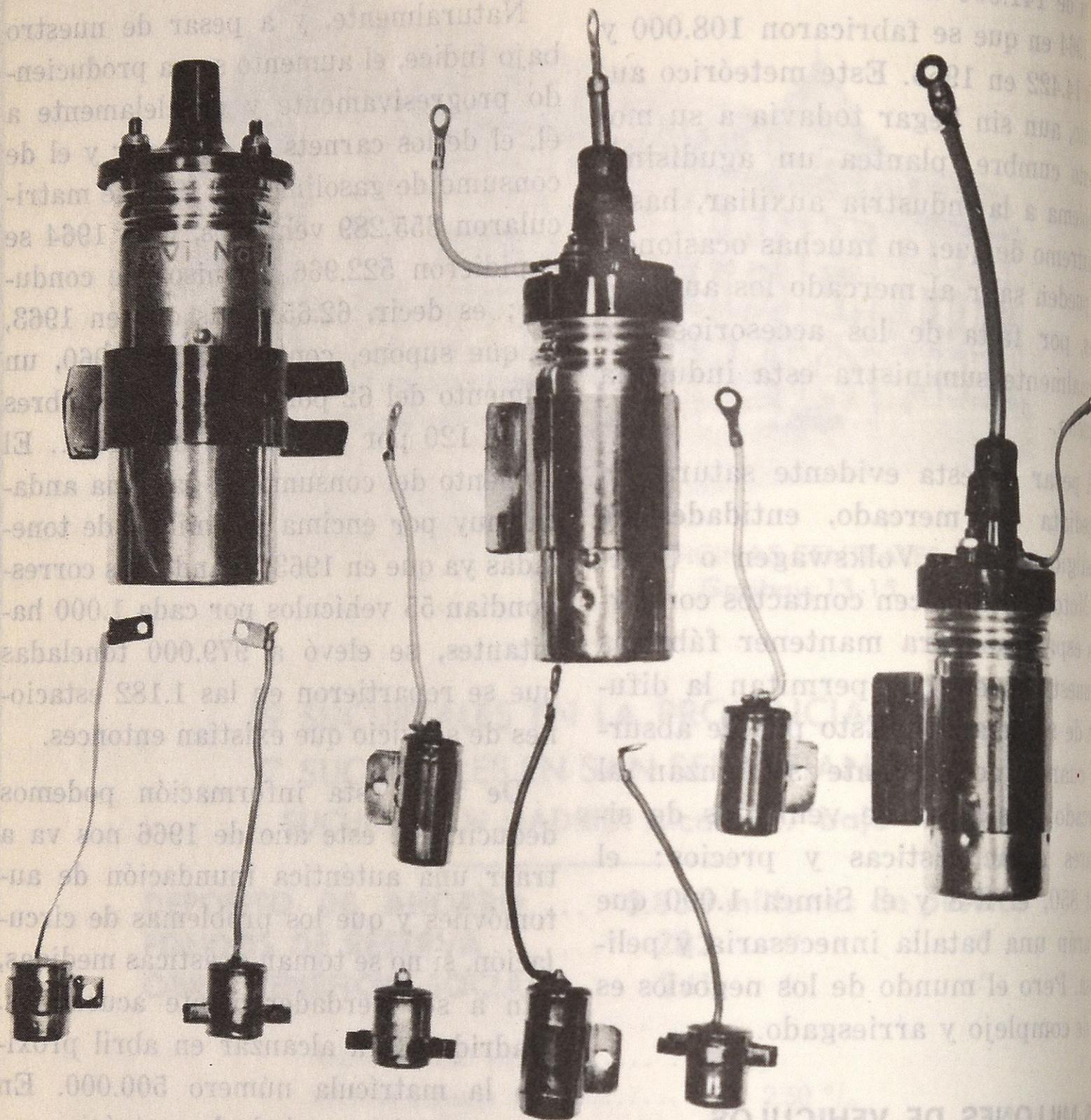
De toda esta información podemos deducir que este año de 1966 nos va a traer una auténtica inundación de automóviles y que los problemas de circulación, si no se toman drásticas medidas, van a ser verdaderamente acuciantes. Madrid espera alcanzar en abril próximo la matrícula número 500.000. En consecuencia —y dada la meteórica expansión producida desde hace apenas cuatro años —podemos calcular que en la capital van a rodar ya cerca de 400.000 vehículos, porque se da la fatal circunstancia de que el mercado de coches usados sigue especulando con su característica fluidez, a pesar de que se están vendiendo automóviles "Gordini", con apenas 17.000 kilómetros al precio de sesenta mil pesetas...

RAIMUNDO DE LOS REYES

NOVI ESPAÑOLA, S.A.

APARTADO 219 • TELEGRAMAS "NOVIPALA" • TELEFONO 1301

VITORIA



Las superbobinas NOVI-NOVI y NOVISPARK suponen un encendido energético en todas las circunstancias.

Los condensadores NOVI duplican la duración de los contactos del ruptor evitando revisiones supérfluas.

Fabricado en España por **NOVI-ESPAÑOLA, S. A.**
Apartado, 219 - VITORIA

Linotipias CAYON

(Industria Auxiliar de Artes Gráficas)

Loyola, 3 - SAN SEBASTIAN - Telf. 16647

PLASTIFICADO DE IMPRESOS

Hace perfectamente impermeables las cajas de cartón o cartoncillo, impidiendo la pérdida de engrases y entrada de humedades.

Lo más indicado para utilizar en embalajes de piezas metálicas delicadas.

CONSULTENOS

Por qué Henry Ford va acudir a las 24 Horas de Le Mans

Cuando dentro de unos meses llegue a Le Mans Henry Ford para presidir las 24 Horas, se encontrará realmente en un país donde tiene muchos amigos.

La noticia todavía no es oficial, pero pronto se sabrá que Ford tiene intención de alinear en las próximas 24 Horas la tontería de quince vehículos, siempre que los organizadores de tan importante prueba acepten admitir una inscripción tan elevada.

Siete de estos coches irán dotados de motores de siete litros, y los otros ocho de motores de cuatro litros setecientos. Sin embargo, todos estos coches correrán bajo colores diferentes a los de Ford.

Efectivamente, las inscripciones serán presentadas a nombre de las "cuadras" más diversas: el mecenas suizo Philipinetti alinearé tres coches, entre éstos un prototipo de Bizzarini, que llevará su nombre; el coronel Hoar presentará dos, Alan Mann tres, Ford-Canadá uno, Ford-Francia probablemente cuatro, y el resto de los coches será presentado por Carroll Sheelby, director de toda esta operación.

La presencia en Le Mans de Henry Ford no puede dejar ninguna duda so-

bre las ambiciones deportivas de la segunda firma mundial. Pero el hecho de que ningún vehículo sea inscripto directamente por Ford-USA es igualmente sintomático de las corrientes de pensamiento divergente que agitan hoy a los constructores americanos.

Ahora que toda la campaña de los fabricantes americanos gira en torno al tema de la mayor seguridad, los fabricantes de Detroit tiemblan ante la idea de que pueda ocurrir una tragedia, un accidente que diese al público una imagen negativa de la seguridad de sus coches.

Ford volvió a la competición hace unos años para confirmar algunos de sus slogans habituales: "robustez legendaria, juventud..." Pero a la hora en que la preocupación de la seguridad parece dominarle sobre todo lo demás, Ford prefiere brillar a través de personas intermediarias. Está bien que Lotus utilice motores Ford, que Carroll Sheelby haga ganar a los Cobra o a los Mustang. ¡Pero que la suerte resulte contraria a Ford y nadie podrá afirmar que los coches participantes en la carrera han salido directamente de las fábricas de Detroit!

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO

San Martín, 38 Teléfono 12183

SAN SEBASTIAN

ACEROS "BELLOTA"

PARA TODAS LAS APLICACIONES

- Rápidos y extrarrápidos
- Para matrices y cortantes
- Aleados, para usos especiales
- Al carbono
- De construcción: bonificables y de cementación
- Para muelles
- Inoxidables y resistentes al calor
- Chapa magnética
- Acero superpuesto "Duplex", etc.

CON LA MAXIMA GARANTIA

- Todos los aceros BELLOTA están garantizados en su composición típica y en sus características mecánicas.

PATRICIO ECHEVERRIA, S. A. - Legazpia

CANO, S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT

SEAT

NECKAR

Vespa

Exposición y venta
Avenida Generalísimo, 6 - Teléfono 25402

Servicio Asistencia Técnica
Paseo Duque de Mañadas, 3 - Teléfono 3069

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 63335

IRUN

Recambios originales
Asistencia en garantía FIAT - SEAT
NECKAR - VESPA
Revisiones
Chapistería, pintura, guarnición
ría, etc.
Mecánica y electricidad
Alineación de faros
Equilibración electrónica de ruedas
Modernos servicios técnicos de control, detección, reparación, etc.
de averías

ALQUILER DE AUTOMOVILES SIN CONDUCTOR

COCHES NUEVOS

Seat 1500

Seat 600 D

Dauphine

Ondine

Diago

Paseo de Colón, 10 - Teléfonos 14163 y 26079 - **SAN SEBASTIAN**

Algo fundamental que se olvida con frecuencia

LAS SEÑALES DE CAMBIO DE DIRECCION

En los buenos tiempos pasados, para cambiar de dirección con las debidas garantías de seguridad, el conductor no tenía más que sacar la mano por la ventanilla.

Pero cuando su esposa se hizo con una serie de utensilios eléctricos que le permitieron suprimir los rudos trabajos en las tareas domésticas y sus manos se liberaron de muchas tareas ingratas, él, a su vez, deseó algo que le evitara tener que sacar la mano para hacer las señales de cambio de dirección, algo que evitase la mano enrojecida por el frío de las carreteras. Entonces, los fabricantes de automóviles lo resolvieron inventando las luces indicadoras de cambio de dirección, de funcionamiento mecánico, como todos saben.

Sin embargo, en muchas ocasiones el uso indebido o el poco cuidado de estas luces hacen que el tráfico resulte inseguro. Algunos conductores marchan tranquilamente con los intermitentes de dirección encendidos, sin tener la menor intención de girar, lo que origina la impaciencia del conductor que marcha detrás. Las señales indicadoras del cambio de dirección deberán expresar, de manera inequívoca, la intención del primer conductor en forma positiva.

Ahora, el Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos, en Chicago, acaba de editar un folleto cuyos consejos pueden ser útiles en todas las geografías del mundo.

SITUESE EN POSICION ADECUADA

No cambie de dirección —dice el pri-

Aguas de Mesa

FONTE FORTE

CARBONICA

Lanjaron

SALUD

NATURAL

1.º MARCA NACIONAL



**SILENCIOSOS
TUBERIAS
DE ESCAPE**

DE LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA



EXIJALOS A SU PROVEEDOR

UN SILENCIOSO ESPECIAL
PARA CADA COCHE

INDUSTRIAS SILEN, S. L. José María Soroa, 5 .

RADIO GROS LA CASA DEL AUTO-RADIO

CONCESIONARIO OFICIAL DE



Televisión
Aparatos
electrodomésticos



Paseo Colón, 24
SAN SEBASTIAN
Teléfono 23291



mer consejo—, salvo que pueda hacerlo con razonable seguridad. Ello significa que el conductor tiene que dar a conocer, con suficiente antelación, su deseo de efectuar el cambio y situarse en la posición correspondiente cuando llegue al lugar previsto.

HAGA LA SEÑAL CON ANTICIPACION

Por lo menos a una distancia de 30 metros, aproximadamente, antes de efectuar la maniobra de cambio.

NO SORPRENDA

Quiere decir que no se detenga o disminuya bruscamente la velocidad sin haber hecho antes la señal correspondiente, excepto en caso de emergencia.

RESPETE LA PREFERENCIA DE PASO

El conductor que pretende girar hacia la izquierda, siempre que no esté prohibido, deberá respetar la preferencia de paso de los vehículos que se aproximan a dicho cruce o que estén muy próximos.

ASIMISMO LOS CONDUCTORES DEBERAN:

- Estar atentos a cualquier maniobra inesperada que pudieran hacer otros conductores.
- Cerciorarse de que ellos mismos no proceden de manera inesperada; antes de encender los intermitentes el conductor ha de comprobar las posibilidades que tiene para efectuar su maniobra.
- Revisar de vez en cuando los indicadores de dirección cuando no se tenga intención de virar.

LO QUE DICE NUESTRO CODIGO DE LA CIRCULACION

Nuestro viejo Código de la Circulación ya recoge estos principios en el apartado 1 de la letra b) del artículo 144: «Todo vehículo automóvil, a excepción de los motociclos, deberá estar provisto de dispositivos luminosos para advertir a los demás vehículos de cual-



SERVICIO OFICIAL
VOLKSWAGEN • PORSCHE

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
SERVICIO TECNICO

Petición de Automóviles - Engrase alta presión

JOSE WACHSCHÜTZ

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

PLAZA ZUBIETA, 2

TALLERES Y GARAGE LEAL, S.A.

Paseo Colón nos 31-33
Teléfono 3203 (Centralita)
SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO
N.º 502

- VENTA DE RECAMBIOS ORIGINALES
- Asistencia en garantía SEAT y revisiones
- Mecánica en general
- Chapistería, pintura y electricidad
- Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas
- Alineación de direcciones

quier alteración en su marcha normal».

EL INDICADOR DE DIRECCION DERECHO DEBERA EMPLEARSE:

- Antes de girar hacia la derecha; es decir, antes de cambiar el sentido de marcha hacia la derecha.
- En caso de tomar otra vía hacia la derecha; es decir, antes de cambiar la dirección hacia la derecha.
- Cuando circulando a velocidad superior a 50 kilómetros por hora se disponga el vehículo a detenerse o a disminuir su velocidad, y ello con la antelación suficiente al accionamiento del freno.
- Cuando, terminado el adelantamiento, el vehículo adelantante retorne a su vía de origen.
- Cuando, siendo de día, el vehículo advierte a otro que trata de adelantarlo, que le cede el paso.
- Cuando estando estacionado en la izquierda, por tratarse de vía de di-

rección única, pretenda entrar en corriente circulatoria.

- Cuando los vehículos con carga superior a 3.500 kilogramos, con anchura mayor de dos metros o longitud superior a seis metros y, en todo caso, los vehículos articulados y los conjuntos compuestos de tractor y uno o más remolques, traten de indicar al vehículo que les ha pedido paso que se lo ceden (previo encendido de la luz verde, de que deben ir provistos, y que indica tan sólo que el conductor ha apercibido la luz de paso).

EL INDICADOR DE DIRECCION IZQUIERDO DEBERA EMPLEARSE:

- Antes de girar hacia la izquierda; es decir, antes de cambiar el sentido de marcha hacia la izquierda.
- En caso de tomar otra vía hacia la izquierda; es decir, antes de cambiar de dirección hacia la izquierda.

ZUNZUNEGUI, S.A. - Automóviles - BEASAIN

Servicio Oficial

SEAT

Teléfonos

891769
891790

Distribuidor para Guipúzcoa del ciclomotor TORROT

ASISTENCIA Y REVISIONES EN GARANTIA
MECANICA Y ELECTRICIDAD — CARROCERIA
ALINEACION DE DIRECCIONES — SERVICIO GRUA



GARAGE GRAN VIA Vicente Oyarbide

TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO
PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES

Avenida Gmo. Franco. 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813
SAN SEBASTIAN

- Cuando con motivo de adelantamiento u otra causa se haga preciso desviarse hacia la izquierda.
- Cuando, estando estacionado a la derecha de la vía —que es la forma más corriente de estacionar—, pretenda entrar en la corriente circulatoria.
- Cuando los vehículos con carga superior a 3.500 kilogramos, con ancho mayor de dos metros y, en todo caso, los vehículos articulados y los conjuntos compuestos de tractor y uno o más remolques, traten de indicar al vehículo que les ha pedido paso que no pueden cedérselo por existir peligros u obstáculos que hacen la maniobra de adelanto imposible o arriesgada (previo el encendido de la luz verde, de que deben ir provistos, y que indica tan sólo que el conductor ha apercibido la petición de paso).
Cuando desaparezcan los obstáculos

se utilizará el indicador de dirección derecho.

CARACTERISTICAS DE LA LUZ INDICADORA DE DIRECCION

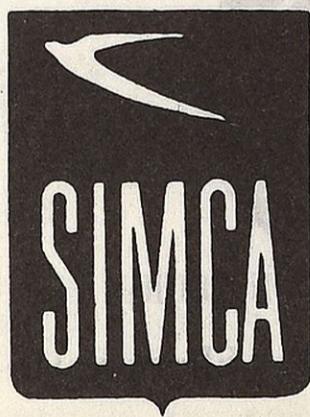
Deben funcionar y ser claramente perceptibles tanto de día como de noche, por lo que se diferencian del resto del alumbrado en que su funcionamiento es constante y, en cambio, las demás luces únicamente desempeñan su misión desde la puesta a la salida del sol.

Deben ser utilizadas en la misma forma de día que de noche, con la única excepción, ya expuesta, de que el indicador de dirección derecha, siendo de día, significa cesión de paso, precisándose, para cederlo de noche, poner el alumbrado en posición de cruce.

Deben ser extinguidas y vueltas a su posición de reposo tan pronto como termine la maniobra que adviertan. En consecuencia, con ellas, debe desaparecer la señal óptica del tablero de mando.

auto recambios brig, S. I.

"AGENCIA OFICIAL"



- ◆ servicio simca
- ◆ petición coches nacionales
- ◆ petición coches importación
- ◆ servicio matrícula turística

Av. Generalísimo, 2 SAN SEBASTIAN Tels. 13181 y 26984

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTA CAMPSA
REPSOL - CALVO SOTELO AMALIE Y CASTROL
Accesorios y recambios

" M O V I "

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos
P. Centenario, 2 Teléfono 12279
SAN SEBASTIAN

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

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Carrocerías

E. Biggi

San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

fotoLux

JOSE LUIS BARRENECHEA

FOTOCOPIAS AL MOMENTO

CARNETS DE CONDUCIR, IDENTIDAD,
PASAPORTES, ETC.

VENTA DE APARATOS FOTOGRAFICOS

ALAMEDA CALVO SOTELO, 23
TELEF. N.º 25-1-21

SAN SEBASTIAN

SASTRERIA PARA
SEÑORA Y CABALLERO

NEW
ENGLAND

IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10

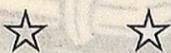
MENESTRA AUTOMOVILISTA

Se dice que en los primeros meses de este año comenzará a fabricarse en serie, por la Seat, el modelo "850". Y se afirma, asimismo, que pronto se hará la presentación oficial del modelo Renault "R-8", que se fabricará en Valladolid. Aunque en un principio se dijo que este coche vendría a salir por unas 100.000 pesetas, parece que será algo más, quizá 120.000. Es posible, sin embargo, que una vez en proceso de fabricación, disminuya el precio.

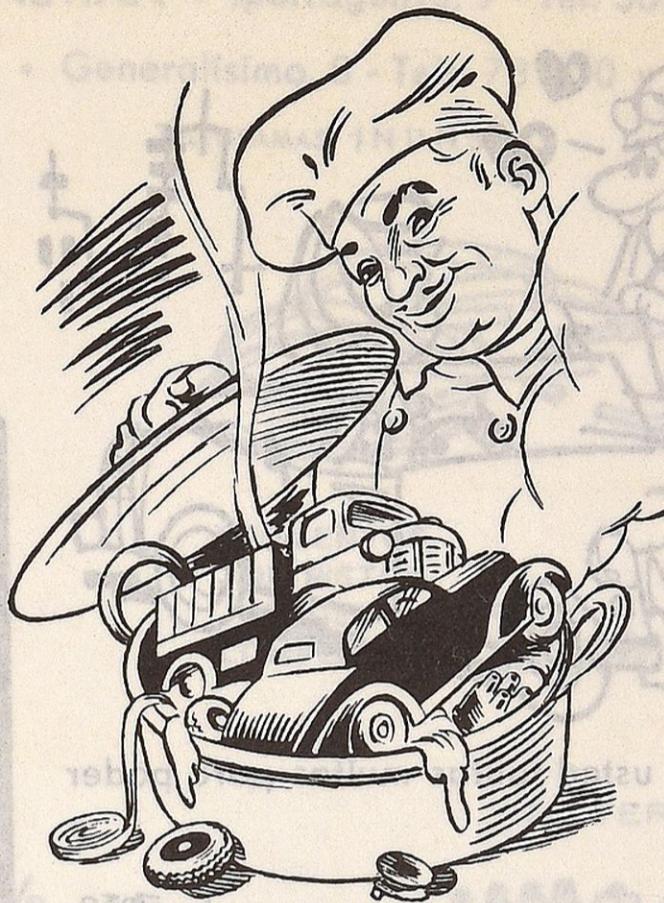
Estos datos hacen prever que en el año actual la producción de turismos en España será de unas 300.000 unidades, con lo cual se acortarán los plazos de entrega a los compradores.



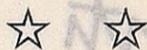
Para 1967 está prevista la puesta en marcha, en su primera fase, de la empresa Tramesa, que se dedicará a la fabricación de todos los tipos de embragues para la industria del automóvil, del tipo monodisco seco especialmente. La fábrica estará situada en Madrid, y su capacidad de producción en las distintas fases será la siguiente: 1967, 350.000 unidades de embragues completos; segunda fase, en 1969, 600.000 embragues completos y 100.000 transmisiones automáticas.



Este año tendrá lugar en Bélgica un campeonato para conductores femeninos, según ha anunciado el Real Auto-



móvil Club belga. A finales del presente año, la Comisión Deportiva del R.A.C. nombrará las mejores conductoras belgas, según los resultados obtenidos en las diferentes especialidades automovilísticas.

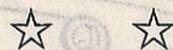


El prototipo Chaparral, del que es propietario y diseñador el famoso Jim Hall, participará este año en diversas competiciones automovilísticas europeas.

Movido por motor Chevrolet y primer coche de carreras que triunfa en las pistas con transmisión automática, el Chaparral ha ganado durante el pasado año dieciséis de las veintiuna más importantes pruebas norteamericanas.

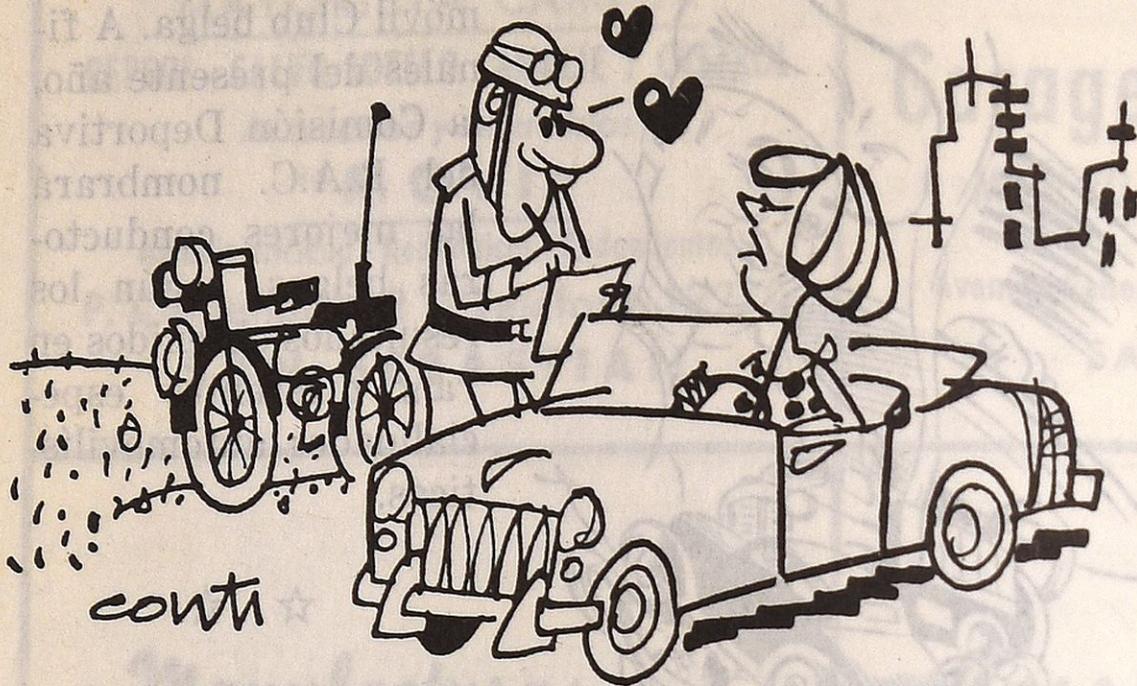


Durante el pasado año 1965 se produjeron en España 73.700 accidentes de circulación, que produjeron víctimas u ocasionaron daños materiales. De éstos, 62.128 se produjeron durante los diez primeros meses de dicho año. 40.799 tuvieron lugar en carretera y el resto en zona urbana.



El parque automovilístico nacional ha crecido en un 16% con relación a 1964, lo que supone unas 330.000 unidades más. Circulan actualmente por carreteras españolas 2.325.000 vehículos de motor.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

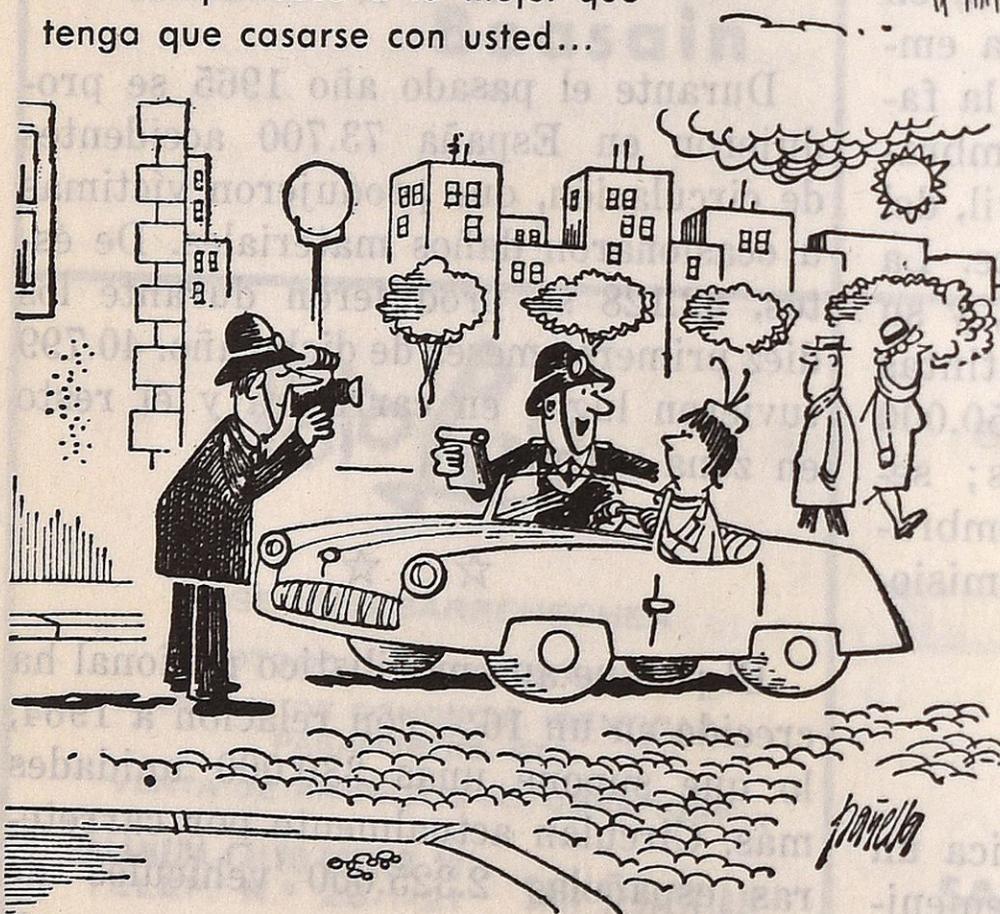


conti

— Me parece que me pone usted tantas multas para poder hablar conmigo...



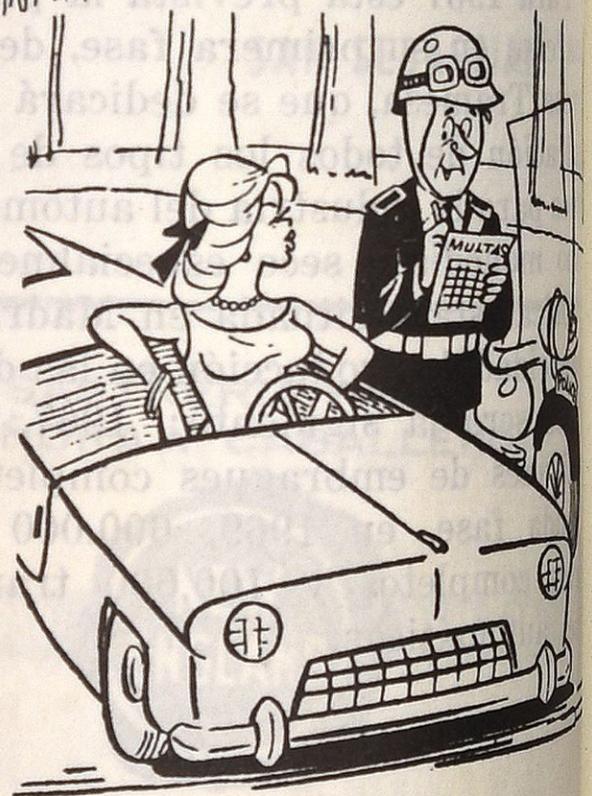
— Compadezco a la mujer que tenga que casarse con usted...



— Permítame, es mi primera multa.



¡Ya he tratado de indicar cuándo quería virar, pero los demás conductores no querían creerme!



— Señor agente... ¿no le han dicho nunca que se parece usted mucho a Paul Newman?

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

(INUNSA)

SAN SEBASTIAN • Iparraguirre, 9 - Tel. 3017 (3 líneas)

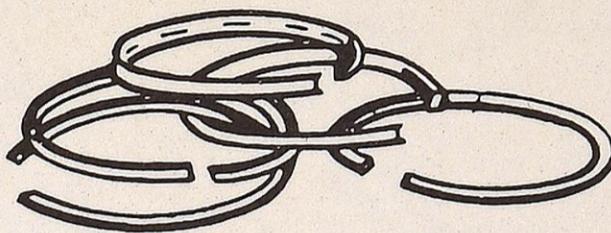
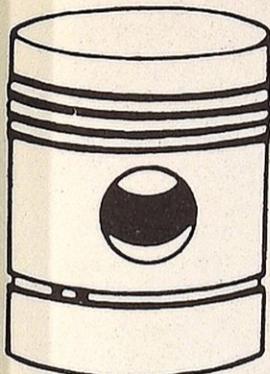
EIBAR • Generalísimo, 8 - Tels. 731210 y 711649

TELEGRAMAS: INUNSA

DISTRIBUIDORES DE:

PISTONES
Y EQUIPOMOTORES
PARA
AUTOMOVILES
CAMIONES
TRACTORES Y
MOTOCICLETAS

MAHLE



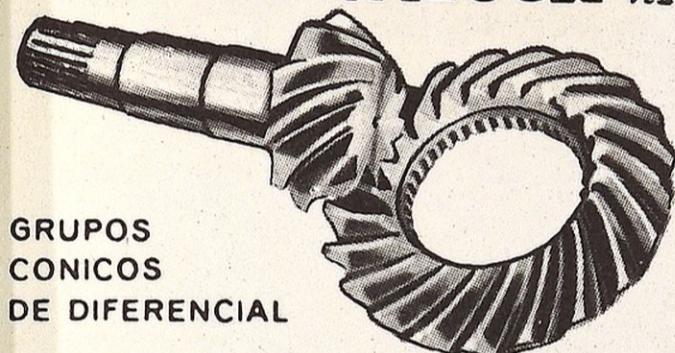
SEGMENTOS
DE PISTON
Y JUEGOS
COMPLETOS

Silver Plate



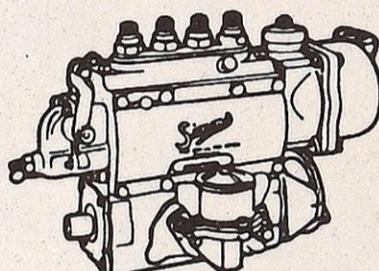
BABCOCK &

WILCOX %

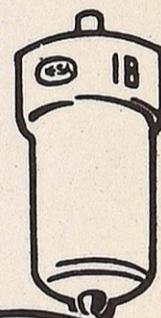


GRUPOS
CONICOS
DE DIFERENCIAL

MATERIAL DE INYECCION

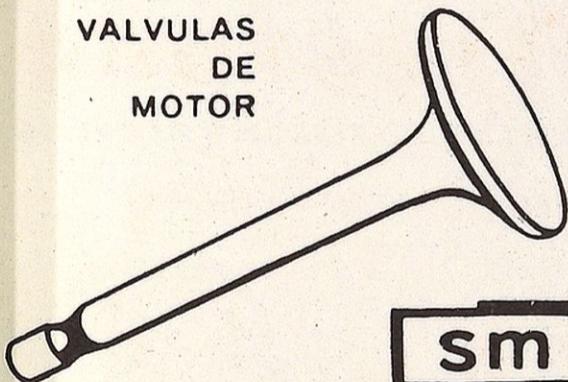


Simms



IESA

VALVULAS
DE
MOTOR



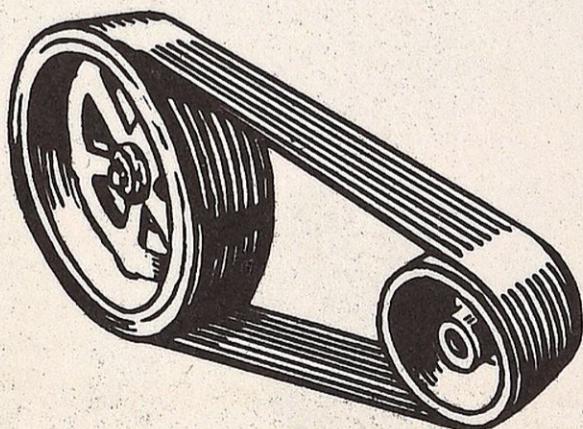
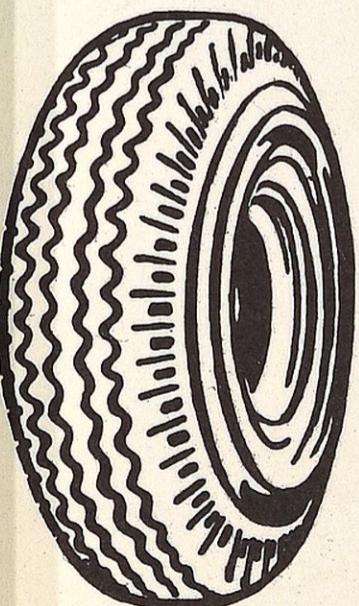
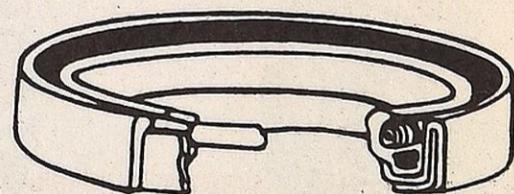
sm



AMORTIGUADORES

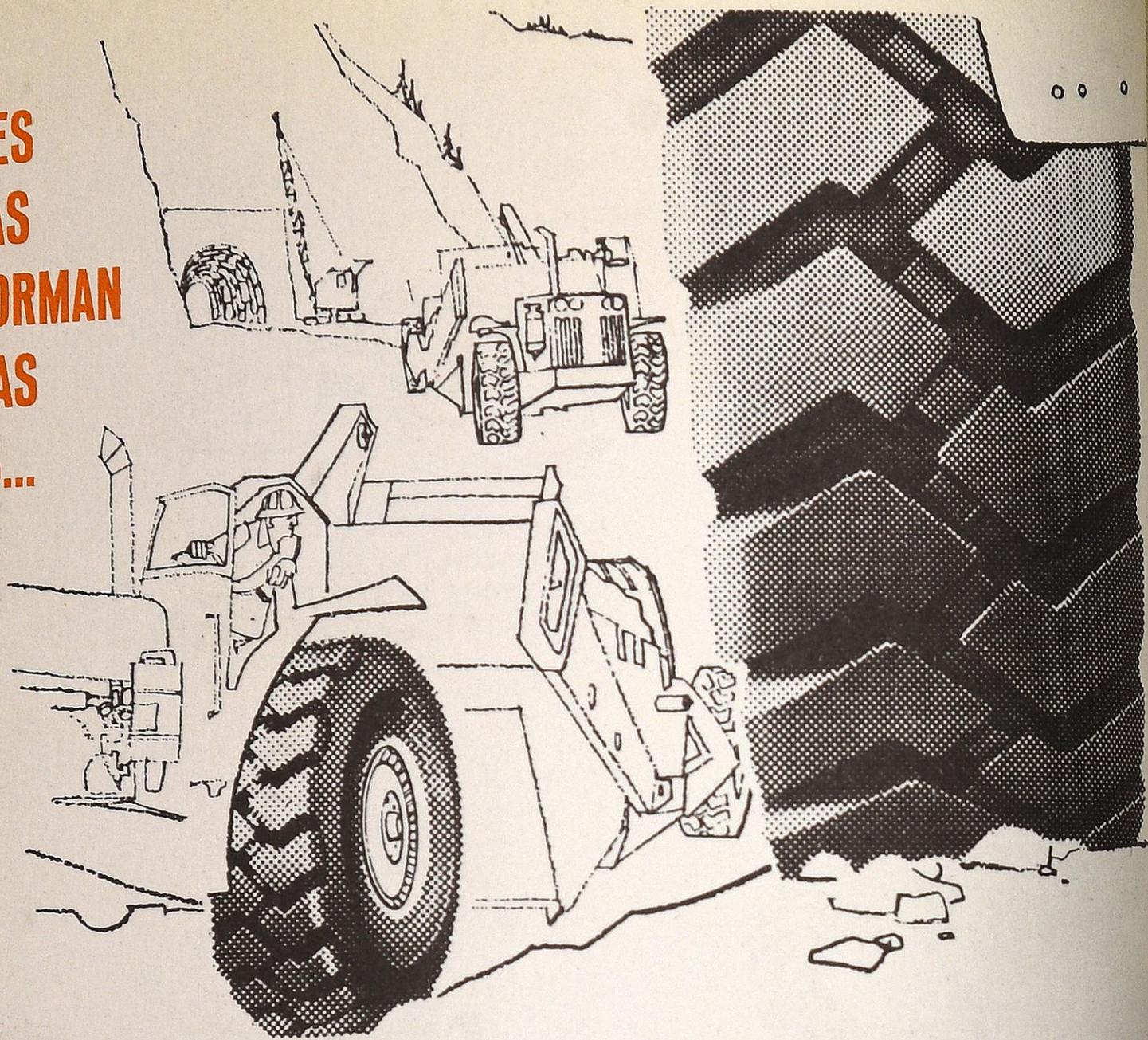
KONI

Femmann



PIRELLI

**POTENTES
MAQUINAS
TRANSFORMAN
NUESTRAS
TIERRAS...**



...y los neumáticos FIRESTONE mantienen su ritmo de servicio en los más duros trabajos: movimiento de tierras, explotaciones mineras y forestales, construcción de obras públicas, etc.

Cada máquina y trabajo requieren un tipo de neumático.

Firestone
SIMBOLO DE CALIDAD Y SERVICIO

CONSULTE A LA AGENCIA FIRESTONE

XIMENEZ y Cía. S.A.

SAN SEBASTIAN
LOGROÑO

PAMPLONA
TUDELA



ROCK GRIP



SUPER ROCK GRIP



EARTH MOVING G.G.



SUPER G.G.
ROAD BUILDER



ALL TRACTION



GROUND GRIP N.D.



A.N.S.