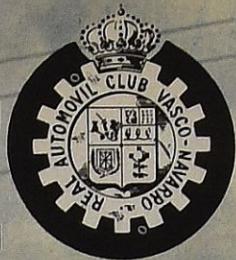


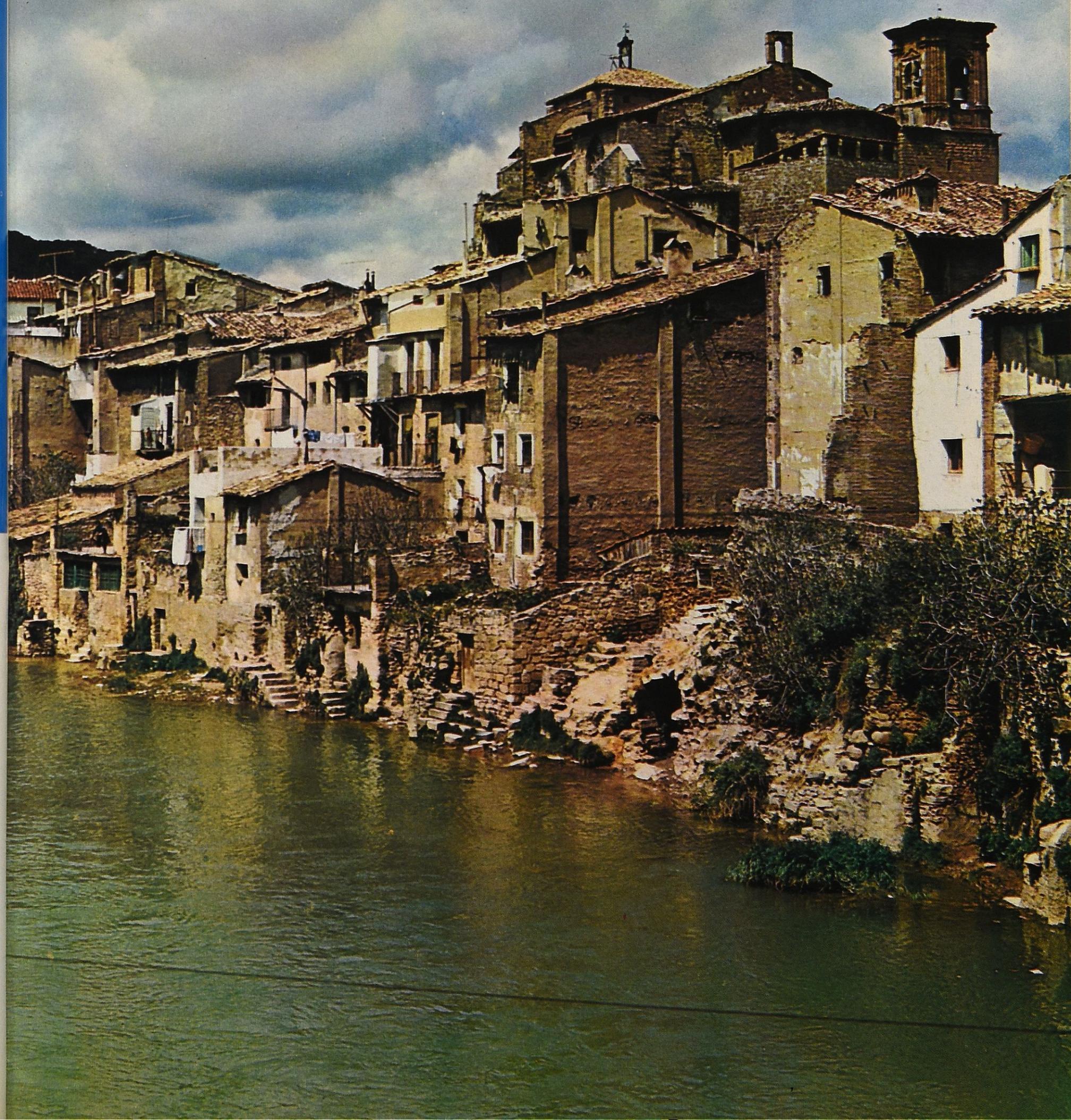
# El Automovil Club



Club

2.ª EPOCA - N.º 26

MARZO 1970



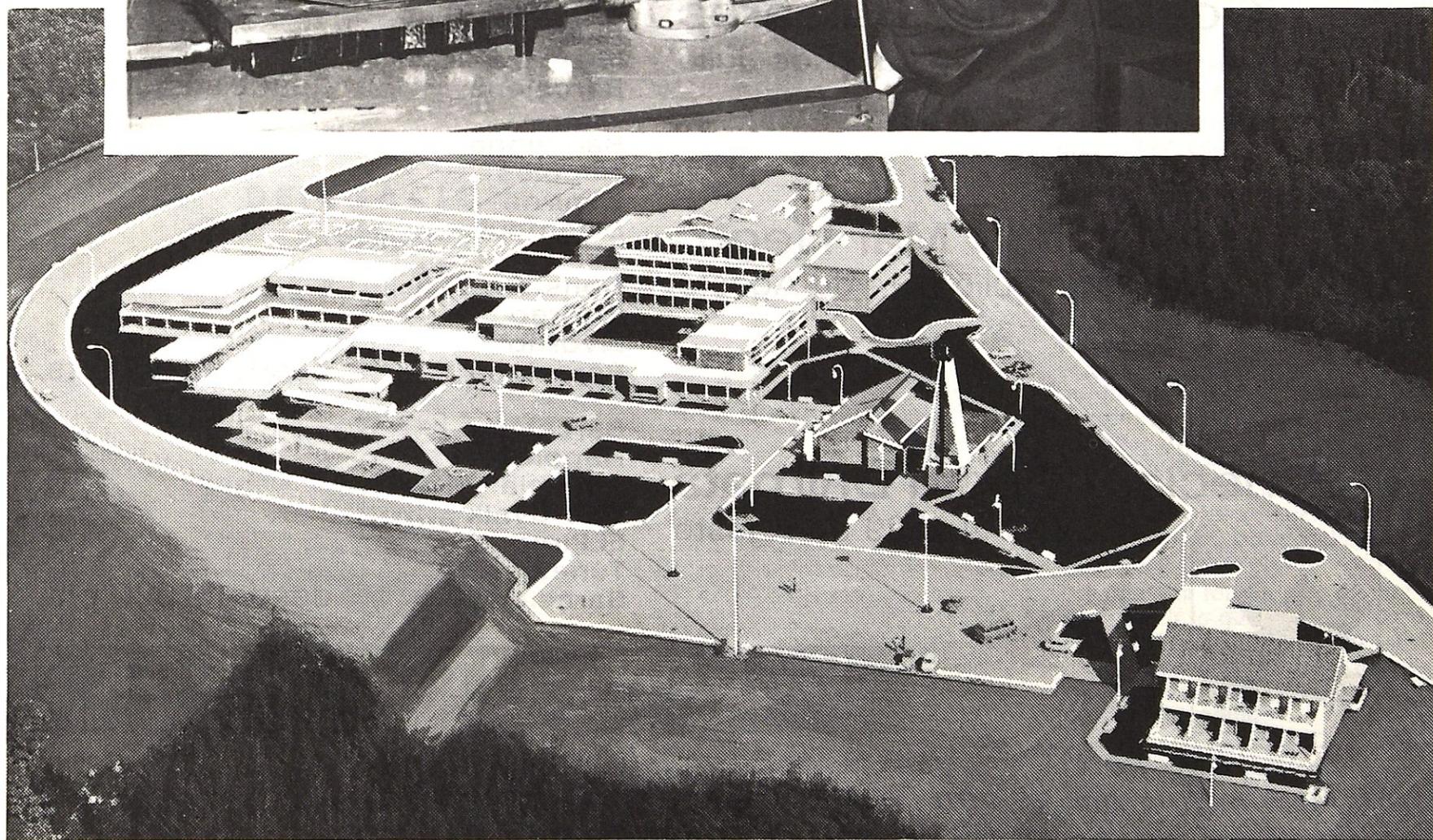




# *una obra social de la* **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL** **DE SAN SEBASTIAN**



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



# 4 cruceros de verano

con la Motonave **MONTE UMBE**  
de la NAVIERA AZNAR, S. A.

## Islas del Sol

Del 1 al 12 de Julio de 1970

Bilbao  
Vigo  
Funchal  
Santa C. Tenerife  
Málaga  
Barcelona

desde 12.000 pts.

## Costa Azul y Baleares

Del 12 al 17 de Julio

Barcelona  
Cannes  
Palma  
Ibiza  
Barcelona

desde 4.500 pts.

## Mar Negro

Del 27 de Julio al 14 de Agosto

Barcelona  
Nápoles  
Ermirna  
Estambul  
Yalta  
Constanza  
El Pireo  
Livorno  
Barcelona

desde 18.000 pts.

## Venecia y Costa Dálmata

Del 14 al 29 de Agosto

Barcelona  
Nápoles  
Venecia  
Dubrovnik  
El Pireo  
Túnez  
Barcelona

desde 14.000 pts.



**WAGONS-LITS // COOK**

Agencia de Viajes Grupo A título 5

**SAN SEBASTIAN**

c MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69  
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)  
en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Teléfono 71-15-39  
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



Editado por el  
**Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro**

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

# El Automóvil Club

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

## SUMARIO

|   | Pág. |
|---|------|
| Rallye .....  | 3    |
| Las placas de prueba y de transporte, y su problemática en relación con el seguro obligatorio de vehículos de motor ..... | 4    |
| X Rallye Internacional Vasco-Navarro .....  | 6    |
| Información del Club .....  | 9    |
| Los intereses petrolíferos y automovilísticos contra el plan para evitar la contaminación atmosférica..                   | 11   |
| De la demolición a la creación .....  | 13   |
| Vieja fábula de actualidad .....  | 14   |
| Mal año en el mundo para los seguros de automóvil   | 15   |
| Los cigarrillos de los conductores de automóviles..   | 15   |
| Los cerebros electrónicos regularán el tráfico londinense .....   | 20   |
| Los Dune Buggies llegan a España .....  | 23   |
| Informa la Jefatura Provincial de Tráfico de Guipúzcoa .....  | 24   |
| Tres campeones en la escuela .....  | 25   |
| El Mini 1000 Stage II .....   | 26   |
| Como salir del paso tras un golpe frontal .....   | 28   |
| Novedades .....   | 30   |
| Seat Juncosa 1300 .....   | 32   |
| Importación para 1970 .....   | 34   |
| Carta de un automovilista a un peatón .....   | 35   |
| Número de peatones, víctimas de accidentes de circulación .....   | 37   |
| Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos   | 38   |
| Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra .....  | 38   |
| Rueda el humor .....  | 39   |

En la portada: NAVARRA - Estella (Foto: F. Galle)  
Depósito Legal: S. S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

**E I B A R**  
Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

**I R U N**  
Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

**T O L O S A**  
San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

### Alava

**V I T O R I A**  
Castilla, 34 Teléfono 221284

### Navarra

**P A M P L O N A**  
Navarro Villoslada, 13  
Teléfono 237968

### Vizcaya

**B I L B A O**  
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529  
SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

## RALLYE

Cuando en los jardines de Alderdi Eder de San Sebastián vimos momentos antes de la salida aquél trepidar de coches, algunos de ellos de gran categoría; cuando en el Circuito de Ereaga los coches que habían conseguido llegar hasta allí, esperaban latiendo agitados su "corazón"; cuando finalmente las palabras de nuestro presidente nos hacía de forma breve el balance de la competición, todo hablaba de triunfo, de superación, de éxito inimaginable años atrás... de recuerdo para el Circuito Automovilista de Lasarte.

Efectivamente el Rallye Internacional Vasco-Navarro ha llegado sino a su cenit -todavía le queda mucho camino triunfal por recorrer- si a una posición de prestigio en el mundo del motor.

Los críticos de automovilismo han dicho que es difícil reunir en un rallye tanto Porsche y tanto Alpine amén de otras marcas prestigiosas. Este es un detalle del interés que suscita nuestra competición. Ese interés que primero polarizó la atención de los aficionados vasco-navarros, para saltar a otras provincias españolas y a otros países. Y si al principio eran pilotos y copilotos unidos por la amistad los que participaban en un aspecto independiente, ahora por el contrario -más que nunca se ha apreciado esto en el último rallye- son las firmas, los equipos, las escuderías, las que han irrumpido en nuestra competición, dándole el sello de la excepcionalidad, como prueba en la que merece la pena volcar lo mejor que poseen.

Se dió la circunstancia además en esta última edición que el tiempo se comportara crudamente. Pues bien, la mayor parte de los coches vinieron equipados como si del Rallye de Montecarlo se tratara.

El balance no ha podido ser más espléndido, tanto por la expectación de público que ha despertado al paso de los coches en todos los lugares del extenso recorrido vasco-navarro, como por el hecho de no haberse producido ningún accidente grave. Finalmente su desenlace fue emotivo hasta el último momento. Ganó Etchebers en pugna cerradísima con Tramont, dos grandes pilotos hermanados por los numerosos triunfos logrados en esta difícil faceta del automovilismo.

Es de esta forma como resulta difícil predecir lo que puede llegar a ser el Rallye Internacional Vasco-Navarro. Por eso nos recuerda el Circuito Automovilista de Lasarte, por que aquello resultó algo grande...

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

# LAS PLACAS DE PRUEBA Y DE TRANSPORTE, Y SU PROBLEMATICA EN RELACION CON EL SEGURO OBLIGATORIO DE VEHICULOS DE MOTOR

Por José Ayestarán

La circulación de vehículos automóviles con placas de prueba o de transporte, ha sido objeto de una especial regulación administrativa tanto en el aspecto específico de la circulación propiamente dicho como por lo que respecta a la forma de establecer su aseguramiento.

El Capítulo X del Código de la Circulación (Arts. 155 al 166) se ocupa del primero de los aspectos mencionados, estableciendo las pertinentes prescripciones en orden a la concesión de los necesarios permisos, requisitos exigidos a los conductores, derechos a satisfacer, etc.

En cuanto a los problemas que surgieron en relación al sistema de aseguramiento de los vehículos que circulan con estas placas, fueron asimismo resueltos. El Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación fijó las oportunas normas por lo que se refiere al Seguro Obligatorio de Vehículos de Motor, y la forma de emisión de los correspondientes Certificados de Seguro.

Dichas normas afectan exclusivamente a las placas de prueba o de transporte que se conceden a fabricantes y/o vendedores de vehículos, ya que la emisión de Certificados de Seguro para vehículos sin matricular, puestos en circulación por particulares, con permiso temporal de transporte, sigue el régimen normal.

Vamos, pues, a examinar la forma en que los constructores y vendedores de automóviles deben concertar el Seguro Obligatorio, considerando la cuestión en su doble vertiente de forma de emisión del Certificado de Seguro y de prima a satisfacer.

## PLACAS DE PRUEBA

Aquí no es el aspecto formal de emisión del Certificado de Seguro el que requiere aclaraciones, ya que al figurar en el mismo el número de la placa, se establece «a priori» una clara identificación del vehículo que se considera cubierto por el seguro.

En cuanto a la prima a abonar por el período de seis meses a que se contrae la duración de estas placas, y por acuerdo del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, la misma asciende al 50% de la prima anual, en lugar del 70% que abonaría, por el citado período, un seguro ordinario; es decir, que se prescinde de la aplicación de los porcentajes de fraccionamiento que para los seguros por temporada establece la tarifa. No era lógico que porque una medida de la Administración limite a seis meses la concesión de las placas, el importe del seguro resultare gravado.

La tarificación se realiza por la clase más alta que corresponda a los vehículos que puedan utilizar la placa, según conste en la pertinente autorización. En consecuencia, los vehículos que los constructores, al

amparo de la Resolución de la Jefatura Central de Tráfico de 17 de julio de 1962, prueben cargados con bloques de cemento, se tarificarán computando como peso total del vehículo, su tara más la carga máxima autorizada.

## PLACAS DE TRANSPORTE

La dificultad que planteaba el hecho de que estas placas se conceden por viaje o por período de tiempo muy breve, fue asimismo resuelta. Para ello fue preciso establecer una documentación especial, consistente en:

- El Certificado de Seguro de color rosa (Mod. 1), y
- Una «Relación Anexa» (Modelo 2).

En el Certificado de Seguro (o en la proposición en el momento inicial), y en la pertinente casilla de «matrícula» se consigna la frase «Placas de transporte según relación anexa». Esta «Relación», de medidas 297 x 210 (DIN A 4), también de color rosa, consta de 40 espacios divididos en dos columnas de a 20, y en ella las Jefaturas de Tráfico anotan el número de la placa que entregan y su fecha de caducidad, de forma que **NO SE ENTREGUE UNA NUEVA PLACA EN TANTO NO HAYA CADUCADO LA ANTERIOR**. La actuación de las Jefaturas

de Tráfico —que recibieron instrucciones de proceder en la forma señalada— podríamos denominarla como de carácter notarial, ya que las inscripciones que las mismas hacen en la «Relación anexa al Certificado» dan fe del vehículo que en cada momento se considera garantizado.

De acuerdo con lo expuesto, en el Mod. 2 que acompaña a este trabajo, la Jefatura de Tráfico no podía conceder la Placa SS-1.005.676, hasta que hubiese caducado la SS-1.005.521, es decir, hasta el 16 de enero de 1970.

Si los constructores o vendedores desearan poner en transporte simultáneamente dos o más vehículos (la prescripción segunda del Art. 163 del Código de Circulación establece la concesión de hasta 12 permisos de transporte, de una vez, por cada placa de pruebas que se posea), tienen necesariamente que contratar **TANTOS CERTIFICADOS DE SEGURO COMO VEHICULOS QUIERAN TRANSPORTAR SIMULTANEAMENTE**.

La prima a aplicar para el semestre es, como en las placas de prueba, el 50% de la prima anual correspondiente. También se admite la contratación por ocho días en base a una prima igual al 5% de la anual, y por dos días a razón del 2%.

| EMBLEMA ENTIDAD ASEGURADORA.-             |  |                | CERTIFICADO DE SEGURO                    |        |  |
|---|--|----------------|--|--------|--|
|   |  |                | SEGURO OBLIGATORIO DE VEHICULOS DE MOTOR |        |  |
|   |  |                | Ley de 24-12-62 y Reglamento de 19-11-64 |        |  |
|   |  |                | (Modelo Oficial O. M. de 13-5-1965)      |        |  |
| ENTIDAD                                   |  | Dirección:     |  | CODIGO |  |
| TOMADOR DEL SEGURO                        |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| CARACTER CON QUE ACTUA PROPIETARIO        |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| —   |  |                |  |        |  |
| N.º CERTIFICADO                           |  | CLASE VEHICULO |  | MARCA  |  |
| 0-576.876                                 |  |                |  |        |  |
| MATRICULA                                 |  | REMOLQUE       |  |        |  |
| Placas de transporte según relación anexa |  |                |  |        |  |
| PERIODO DE VALIDEZ INICIAL                |  |                |  |        |  |
| DEL 1-1-1970 AL 30-6-1970                 |  |                |  |        |  |
| Por la Entidad Aseguradora,               |  |                |  |        |  |
| Mod. 1                                    |  |                |  |        |  |



# X RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO



Marc Etchebers, vencedor del Rallye.

A las siete en punto de la tarde del sábado 7 de marzo se inició en los jardines de Alderdi-Eder, de San Sebastián, frente al Ayuntamiento, la salida de los 67 vehículos participantes en el XI Rallye Internacional Vasco-Navarro.

Previamente habían sido eliminados varios vehículos, por no reunir las condiciones exigidas en el Reglamento o hallarse inscritos en grupos distintos de los que correspondía.

El recorrido, de 798 kilómetros, presentaba 15 pruebas selectivas, una de las cuales, la subida a Urbasa, tuvo que ser anulada por no haberse podido cerrar la carretera a la circulación rodada. Iremos reseñando brevemente todas y cada una de estas pruebas, que fueron las que, como es norma, decidieron el Rallye.

**JAIZKIBEL.**—9,7 kilómetros. Tiempo excelente. Etchebers empezó a imponer su ley, logrando el mejor tiempo: 5-44, siguiéndole a 3 segundos Ruiz Giménez; a 5, Tramont; a 8, Juncosa, y a 9, Reverter. Comenzaba la lucha Porsche-Alpine. Abandonaron Manuel Fondo (núm. 57) y Luis Pérez (72), éste al salirse de la carretera, casi al final y estrellarse contra un muro. No sufrió lesiones, pero el coche quedó bastante malparado.

**ARICHULEGUI.** — 13 kms. Sigue el buen tiempo. De nuevo se impone Etchebers, con 10-8; a 5 segundos, Ruiz Giménez; a 13, José Pavón; a 17, Palomo y Tramont. Es en el curso de esta subida donde abandonan Lezama-Ugalde (Unipower), por avería en la bomba de gasolina; Trofe-Madrena (Morris) al salirse de la carretera y chocar contra unos mojones, y Sunsundegui (Alpine 110), por avería.

**EZCURRA.**—6 kms. Comienza la nieve, aunque en los bordes. El piso está húmedo. Etchebers pasa a lograr el tercer tiempo, a 6 segundos de Ruiz Giménez y 5 de Tramont. ¿Empezaría a fallar la potencia del Porsche del francés? El hielo apareció también por vez primera ya en el alto. Las cosas empezaban a ponerse feas.

**OLAGÜE.**—4,5 km. Pese a ser el tramo más corto, fue el de peores consecuencias. Sáez de Buruaga se salió con su Alpine y dio dos vueltas de campana. Por otra parte, Jesús Ripalda-Erdocia (Alpine), se fue derecho en una curva y cayó por un barranco. No llegó hasta abajo merced a dos árboles, quedándose a unos cuarenta metros del fondo. No hubo lesiones. Hubo otras salidas de la carretera; pero los protagonistas continuaron.

Fue Lucas Saiz quin logró el mejor tiempo: 4-03; después, Etchebers a 1 segundo; a 4, Palomo; a 5 Castaigne, quien hasta el momento no se había destacado; a 10, Juncosa y Tramont.

**ERRO.**—7,8 kms. Piso bueno y seco, aunque en el alto hay hielo en los bordes. Etchebers vuelve a hacer acto de presencia con el mejor tiempo, 6-10; Lucas sigue pegando fuerte y se coloca detrás, a 3 segundos; siguen Castaigne y Tramont, a 13; Ruiz Giménez, a 15.

**LAS CORONAS.**—14,5 kms. Se regis-

tra, antes de iniciarse la prueba, la baja de Lucas Saiz, con la caja de cambios rota. Etchebers vuelve a triunfar: 8-44, segundo de Castaigne a 47 segundos. ¿Fue posible tanta diferencia en favor de Etchebers? La misma pregunta nos haremos luego por diferencia análoga en contra. Tercero, Tramont, a 51. Debido al hielo, se producen varias salidas de la carretera, sin consecuencias.

**ECHAURI.**—8,1 kms. Es aquí donde Etchebers aparece con 55 segundos de retraso respecto a Tramont (4-51). El tiempo de aquél lo fijaron en 5-46. Suponemos había un error de un minuto, quizás en la transcripción, puesto que Etchebers no pudo ser rebasado por once corredores más. Detrás de Tramont, Juncosa, a 11 segundos; Palomo, a 13, igual que José Pavón.

**LA CRUCETA.**—9,6 kms. Se ha pasado la hora de neutralización en Vitoria. En la subida hay mucha nieve. Se suceden los accidentes, el más importante, el de Dan Blaim (Porsche), que fue a estrellarse contra un árbol, al derrapar en una curva. El y su copiloto fueron conducidos al hospital de Vitoria... Y nada serio. Luego estuvieron en el circuito de Ereaga.

Castaigne demostró su habilidad sobre la nieve con el mejor tiempo: 5-16; Etchebers tuvo 7 segundos más junto con Francisco Fernández; Tramont 10; Palomo, 20.



Bernard Tramont, segundo clasificado en el Rallye Vasco-Navarro, descendiendo sonriendo de su Alpine 1660, después de haber ganado en su manga, en la prueba de velocidad del circuito de Ereaga.

BEIZAMA.—8 kms. Etchebers se afianza en la victoria: 5-54. Le siguen Castaigne, que está haciendo un rallye excelente, a 2 segundos; Juncosa, a 10; Palomo, a 11; Tramont, a 16

GOYAZ.—9,8 kms. La lluvia continúa cayendo con fuerza y Castaigne logra el mejor tiempo en 7-27; Etchebers, a 5 segundos; Francisco Fernández, a 14; Tramont, a 15; Reverter y Ruiz Jiménez, a 25.

AZCARATE.—5 kms. Reverter, el orensano, consigue un primer puesto en 3-04; le sigue Castaigne, a 41 segundos (buen golpe el de Reverter, sólo que aislado); Etchebers, a 42; Tramont, a 43; Palomo y Juncosa, a 46. La hazaña de Reverter no afecta a los de cabeza, que mantienen entre ellos sus diferencias.

LA PILASTRA.—9 kms. Pese a ser una cuesta conocida por bastantes corredores locales, nacionales y extranjeros, gana Castaigne, en 7-11; Tramont, a 7 segundos; Lamerain, a 12; Ruiz Giménez, a 22; Etchebers, a 23. El bilbaíno Múgica sufre un derrapazo y vuelca. No hay lesiones, pero sí abandono.

EL VIVERO.—11,5 kms. Ya estamos en Bilbao. Sigue lloviendo. Ha llegado la hora de los bilbaínos y es Pancho Fernández (Ford 20) quien logra el mejor tiempo, 8-08; después, Castaigne, a 3 segundos; Tramont, a 14; cuarto, Artiach, a 24; Etchebers, a 27; Ruiz Giménez, a 31. Otro bilbaíno, Ituarte, rompe en esta cuesta.

Se entra en Ereaga y deja de llover. Y ya sin lluvia, incluso con ramalazos de sol y piso seco, se inicia la



Etchebers, aguardando el momento de su salida en el circuito de Ereaga, sobre su Porsche 911 T.

Fotos: MENEZO

prueba de velocidad en circuito, por mangas de seis coches —en la última habría siete—, con cinco vueltas al circuito (diez kilómetros en total).

Tramont, vence en la primera manga, en 6-12; Castaigne, en la segunda, 6-11; en la tercera, Sanjurjo, 6-29; cuarta, Delalande, 6-49; quinta, Claudio Aldecoa, 6-56, y sexta, Santi Herrero, 6-44.

Finalizada esta prueba, todos los participantes, en caravana, se dirigieron a Bilbao, quedando estacionados en el parque cerrado, situado en la calle

Bandera de Vizcaya, donde se encuentra la nueva Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, la cual fue bendecida e inaugurada por la noche, tras el reparto de premios.

Creo que ha sido el mejor de los once Rallyes Vasco-Navarros; en organización, en participación humana y mecánica, y en tiempos obtenidos. Téngase en cuenta que hubo siete Porsche y 12 Alpine, además de otras valiosas máquinas. Y esto se da poco en los rallyes españoles.

Eduardo CATANIA.

#### CLASIFICACION GENERAL SCRATCH

|      |        |                           |       |        |
|------|--------|---------------------------|-------|--------|
| 1.º  | N.º 3  | ETCHEVERS. Porsche 911    | 5.423 | puntos |
| 2.º  | N.º 8  | TRAMONT. Alpine A 110     | 5.456 | "      |
| 3.º  | N.º 15 | CASTAIGNE. Porsche 911 S  | 5.490 | "      |
| 4.º  | N.º 5  | RUIZ GIMENEZ. Porsche 911 | 5.583 | "      |
| 5.º  | N.º 1  | PALOMO. Porsche 911       | 5.594 | "      |
| 6.º  | N.º 26 | FERNANDEZ. Ford 20        | 5.624 | "      |
| 7.º  | N.º 6  | JUNCOSA. Fiat Abarth      | 5.627 | "      |
| 8.º  | N.º 9  | LAMERAIN. Alpine A 100    | 5.687 | "      |
| 9.º  | N.º 46 | DUCASSE. B.M.W.           | 5.820 | "      |
| 10.º | N.º 4  | REVERTER. Porsche 911     | 5.877 | "      |
| 11.º | N.º 62 | DONCEL. R-8               | 5.892 | "      |
| 12.º | N.º 16 | URRUZOLA. Porsche         | 5.924 | "      |
| 13.º | N.º 33 | SANJURJO. Morris          | 5.945 | "      |
| 14.º | N.º 17 | TORGUE. Lancia            | 6.025 | "      |
| 15.º | N.º 45 | PEROJUAN. B.M.W.          | 6.054 | "      |
| 16.º | N.º 44 | DELALANDE. Ford Capri     | 6.057 | "      |
| 17.º | N.º 34 | DEL OLMO. Morris          | 6.081 | "      |
| 18.º | N.º 68 | HERRERO. R-8              | 6.180 | "      |
| 19.º | N.º 21 | ARTIACH. Alpine           | 6.190 | "      |
| 20.º | N.º 50 | ALDECOA. Cooper           | 6.216 | "      |
| 21.º | N.º 64 | HOFFMAN. R-8              | 6.318 | "      |
| 22.º | N.º 43 | GUIBERT. Morris           | 6.348 | "      |
| 23.º | N.º 29 | LEZAMA. M.G.              | 6.405 | "      |
| 24.º | N.º 54 | FERNANDEZ. Morris         | 6.580 | "      |
| 25.º | N.º 25 | GÜELL. Mercedes           | 6.625 | "      |
| 26.º | N.º 49 | LEMONIER. N.S.U.          | 6.749 | "      |
| 27.º | N.º 37 | ECHEVERRIA. Morris        | 6.792 | "      |
| 28.º | N.º 56 | JAUREGUI. Morris          | 6.851 | "      |
| 29.º | N.º 52 | IRIARTE. Morris           | 6.911 | "      |
| 30.º | N.º 74 | BARCENA. Renault          | 6.945 | "      |
| 31.º | N.º 81 | BEORLEGUI. Seat 850       | 7.026 | "      |
| 32.º | N.º 53 | BERZAL. Morris            | 7.054 | "      |
| 33.º | N.º 82 | APELLANIZ. Seat 850       | 7.194 | "      |
| 34.º | N.º 35 | GORTARI. Morris           | 7.348 | "      |
| 35.º | N.º 79 | TELLERIA. Austin          | 7.429 | "      |
| 36.º | N.º 71 | ADRADE. Renault           | 7.927 | "      |
| 37.º | N.º 69 | CAMIO. Glass              | 8.401 | "      |

#### REPARTO DE PREMIOS

- 1.º ETCHEVERS. 100.000 pesetas y Trofeos Excm. Diputación de Vizcaya, Excelentísimo Ayuntamiento de San Sebastián y Excmo. Sr. Gobernador Civil de Vizcaya.
- 2.º TRAMONT. 50.000 pesetas y Trofeos Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, Excelentísima Diputación de Guipúzcoa y Real Automóvil Club de España.
- 3.º CASTAIGNE. 30.000 pesetas y Trofeos Excm. Diputación Foral de Alava, Excmo. Ayuntamiento de Guecho y Premio Santiago Olascoaga.
- 4.º RUIZ GIMENEZ. 20.000 pesetas y Trofeos Michelin, Mutua Nacional del Automóvil y Bosch.
- 5.º PALOMO. 12.000 pesetas y Trofeos Firestone, Club Marítimo y Trofeo Trugstore.
- 6.º FERNANDEZ. 10.000 pesetas y Trofeos Club Atlético de Bilbao y Club Deportivo.
- 7.º JUNCOSA. 5.000 pesetas y Trofeos Club Jolaseta, y Club Náutico.
- 8.º LAMERAIN. 4.000 pesetas y Trofeos Pablo Zubiaurre y Finanzauto.
- 9.º DUCASSE. 3.000 pesetas y Trofeos General Europea, S. A., y El Correo Español - El Pueblo Vasco.
- 10.º REVERTER. 2.000 pesetas y Trofeos Virgen Blanca y Amortiguadores Junior.

#### CLASIFICACION POR GRUPOS

- Grupo 1.º**
- 1.º DUCASSE. Trofeo El Diario Vasco.
  - 2.º DONCEL. Trofeo Talleres y Garaje Leal.
- Grupo 2.º**
- 1.º SANJURJO. Trofeo Cano, S. A.
  - 2.º DEL OLMO. Trofeo Rotarduy.
- Grupo 3.º**
- 1.º CASTAIGNE. Trofeo N.Y.A.S.A.
- Grupos 4.º, 5.º y 6.º**
- 1.º ETCHEVERS. Trofeo Auri.
  - 2.º TRAMONT. Trofeo Gremio Sindical de Reparadores de Automóviles.
  - 3.º RUIZ GIMENEZ. Trofeo Radu.

#### CLASIFICACION PARA COCHES DE FABRICACION NACIONAL

- 1.º 81 BEORLEGUI. Trofeo Real Peña Motorista de Vizcaya.
- 2.º 53 BERZAL. Trofeo Escudería Adour Ocean.

#### CLASIFICACION PARA SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

- 1.º FERNANDEZ LLANIO. 5.000 pesetas y Trofeo Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

#### CLASIFICACION POR ESCUDERIAS

- 1.º REPSOL. 10.000 pesetas y Trofeo Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Trofeo Seat.—Primer Seat clasificado: BEORLEGUI. Seat 850. Trofeo Stramberg-Viota.—FERNANDEZ LLANIO. Primero en A. Vicesocio R.A.C.V.N. Reg. Madofa. Trofeo Real Peña Motorista Vizcaya.—Primer socio Peña Motorista. Trofeo Gimnasio de Atocha.—Primer guipuzcoano: URRUZOLA. Regalo Madofa.—Primer guipuzcoano y socio del R.A.C.V.N.: URRUZOLA.

¡importante!

# nuevos líquidos para frenos



publivas



## LIQUIDO L.H.S.2 CITROËN

Especial para frenos y suspensiones hidráulicas. A utilizar imperativamente en los vehículos Citroën ID-DS-ID BREAK, montados después del 28 de agosto de 1964, cuyos órganos están pintados en negro.

## LIQUIDO HD 88

Especial para frenos de disco, producto sintético que supera las especificaciones SAE J70bR1, SAE J70bR3 y DCEA 99 C. Su punto de ebullición de 250° C hace que su empleo sea imprescindible en los vehículos equipados con frenos de disco.



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.

## INAUGURACION EN BILBAO DE LA DELEGACION VIZCAINA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

### EN LOS NUEVOS LOCALES SE CELEBRO EL REPARTO DE PREMIOS DEL RALLYE

Con motivo de la llegada del Rallye Internacional Vasco-Navarro a Bilbao, se inauguró la Delegación vizcaína del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en Bandera de Vizcaya, número 2. Una Delegación orgullo de todos los automovilistas que poco a poco se irán integrando en el Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

En estos locales tuvo lugar el reparto de premios, así como la bendición e inauguración.

Se efectuó en primer lugar el reparto de premios teniendo en cuenta que muchos de los participantes tenían el tiempo justo para regresar a sus localidades. Una vez bendecido el local, el presidente del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, don Federico Zappino, se dirigió a los presentes manifestando su satisfacción por asistir a la bendición e inauguración de un local que alberga a la Delegación de Vizcaya. Hizo una breve historia del Real Automóvil Club de Guipúzcoa desde su creación, cuando los tiempos del circuito automovilista de Lasarte, diciendo que efectivamente el Automóvil Club de Guipúzcoa es como la madre de los automóviles clubs que hoy en día existen en Vizcaya, Alava y Navarra. «Pero estoy convencido —dijo— que dentro de muy poco tiempo Vizcaya superará el número de socios incluso de Guipúzcoa, que ahora cuenta con 9.000. Ello debido al mayor desarrollo económico de Vizcaya, desarrollo no sólo en Vizcaya sino en toda la región vasco-navarra y que nos instó a convertir el Club en Real Automóvil Club Vasconavarro. Sueño convertido en realidad gracias a los anhelos de un eminente vizcaíno, el conde de Motrico, presidente del Real Automóvil Club de España.

Excusó la ausencia del señor Samaranch y la del conde de Villapadierna, que estuvieron en la salida del Rallye en San Sebastián y que sus múltiples obligaciones les impidió trasladarse a Bilbao.

Respecto a desarrollo del Rallye, dijo que había sido brillantísimo en todos sus aspectos, ello gracias al esfuerzo de la Comisión de Carreras, presidida por el director de la prueba, Pistono, y del subdirector, Arévalo. Destacó la llegada a Bilbao, que tuvo el sello del bienhacer. Agradeció la labor de los comisarios y de todo el personal que de forma anónima han hecho posible este triunfo.

Refiriéndose a las fuerzas del orden que tan magnífica colaboración prestan todos los años, señaló la actuación de las policías municipales de San Sebastián, Bilbao y Guecho y la de la Policía de Tráfico de la Guardia Civil a todo lo largo del recorrido.

Tuvo una mención especial para el secretario del Club, don José María Maquibar, de quien dijo que dentro de su veteranía se comportaba con el mismo espíritu y entusiasmo que un novel.

Agradeció por último la cooperación recibida de «El Diario Vasco» y «El Correo Español», así como la aportación de las firmas donantes de premios y trofeos.

El señor Zappino fue muy aplaudido al finalizar sus palabras.

Los numerosos asistentes al simpático acto fueron agasajados con un lunch.

#### PARKING EN BILBAO

Se pone en conocimiento de los socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, de la Delegación de Bilbao, que en los bajos de Bandera de Vizcaya, 2, existe el parking Parkinsa. En él se halla establecido un servicio para que los socios puedan aparcar su vehículo, estando exentos de gastos durante la primera hora. Todo ello para que puedan efectuar sus gestiones en el Automóvil Club con toda comodidad.

#### IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se pone en conocimiento de los señores socios de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro, que el Impuesto Municipal de Circulación de Vehículos puede ser abonado hasta el 31 de marzo. Para facilitar su liquidación es conveniente presentar permiso de circulación.

#### TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

Club: 4307.

Servicio Seguro Mutuo de Automóviles (siniestros): 4306.

#### VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Fechas establecidas para proceder al visado de Tarjetas de transportes:

Del 1 al 31 de marzo (series V.T., V.R., V.D., M.R., M.D.F., M.D.F.C., X.D.F., D.C. y T.D.).

#### AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Volvemos a recordar a nuestros asociados sobre los nuevos servicios implantados por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de ellos. Aparte de los ya clásicos se agrupan estos nuevos.

#### COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado. Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

#### REVISION MEDICA

Ha quedado establecida la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona.

#### VIAJES

Otro de los servicios de indudable interés para los señores socios es el que gestiona la realización de los viajes por medio de Viajes Touring, Sociedad Anónima. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril, como en avión, barco o automóvil.

#### NECROLOGICAS

Tenemos el sentimiento de registrar el fallecimiento de don José Rezola Larrarte, de Elgóibar, que fue alcalde de la citada localidad durante muchos años y socio de este Club.

Igualmente ha fallecido don Juan Barrenechea Iruretagoyena, de Irún, prestigioso ingeniero y socio de este Club.

A los familiares de nuestros queridos socios ausentes, les enviamos la expresión de nuestro sentimiento.

Don Jesús Domenech Mañez ha fallecido recientemente en nuestra ciudad. Era padre de nuestra empleada en la sección de seguros de este Club, señorita María del Carmen.

En estos momentos de honda pena por la pérdida del ser querido le expresamos nuestro sincero sentimiento.

# ¡cuanto me ahorra mi nuevo lavaplatos crolls!

Me ahorra ayudar a mi mujer a lavar los platos. Me ahorra mucho dinero de señoras de limpieza y... me ahorra muchos platos rotos.



# **GALERIAS CENTRAL**

## **MATERIALES ELECTRICOS S.A.**

Miracruz, 10 • Sancho el Sabio, 6 • Duque de Mandas, 51  
Venta por mayor: San Francisco, 21 **SAN SEBASTIAN**

# LOS INTERESES PETROLIFEROS Y AUTOMOVILISTICOS CONTRA EL PLAN PARA EVITAR LA CONTAMINACION ATMOSFERICA

Elemento esencial del mismo es el diseño de un coche con un motor más "limpio" que los actuales

Las industrias del petróleo y del automóvil se disponen a movilizar todos sus recursos para hacer frente al plan, anunciado por la Administración, para conseguir en un plazo de cinco años un tipo de coche que no contamine la atmósfera con los residuos de la combustión de su motor. La Administración considera esencial el diseño de un vehículo de estas características si se quiere conseguir que la campaña contra la contaminación atmosférica llegue a ser algún día auténticamente eficaz.

Como primer paso para la consecución de este objetivo, el Departamento de Sanidad, Educación y Bienestar ha manifestado que se intenta encontrar un motor que funcione por medio de electricidad, turbina de gas o «energía exótica» para sustituir a los motores de combustión por gasolina o gas oil que se utilizan actualmente en los automóviles normales. Según el plan de la Administración el prototipo del futuro modelo debe ser terminado en 1971, los primeros modelos de serie para proceder a los ensayos necesarios deben estar listos en 1973 y el nuevo coche sería puesto a la venta en 1973.

La Administración ha llegado a la conclusión de que todos los sistemas utilizados hasta ahora para disminuir la contaminación atmosférica debida a los residuos de la combustión en los motores de los automóviles han resultado completamente ineficaces. Ni los dispositivos en los tubos de escape ni las mejoras introducidas en los propios motores son suficientes para conseguir los resultados apetecidos.

«Aunque se efectúan esperanzadores progresos en la limitación de la contaminación atmosférica por los motores a combustión, lo cierto es que se ha convertido en una necesidad urgente e ineludible la búsqueda de ideas nuevas para la propulsión de los automóviles», dice la declaración oficial en la que se anuncia el plan antes citado. «Los automóviles actuales son demasiado ruidosos y poco limpios», sigue diciendo el comunicado. «Como las industrias privadas no parecen haber encontrado hasta ahora motivos suficientes para investigar a fondo la posibilidad de superar las deficiencias actuales, es inevitable que para ello se tenga que ofrecer un estímulo gubernamental y ello tanto a las empresas automovilísticas como a las de otras especialidades».

La expresión «energía exótica» a la que se hace mención en el comunicado se refiere a la posibilidad de utilizar como combustible en los motores de los automóviles una serie de gases muy volátiles cuyo conocimiento ha aumentado como consecuencia de las investigaciones efectuadas para utilizarlos en los motores de las naves espaciales.

Sin embargo la principal esperanza de los técnicos y de los encargados de la lucha contra la contaminación atmosférica sigue estando en la posibilidad de encontrar un motor eléctrico realmente eficaz para la propulsión de automóviles. Hasta ahora han fracasado todos los intentos efectuados en esta dirección por diversos motivos. La necesidad de cambiar con frecuencia las baterías, las limitadas velocidades que es posible conseguir con los motores eléctricos y el elevado coste que supondría una conversión general de todos los vehículos en circulación son sólo algunos de los factores que dificultan la adopción de este sistema.

Precisamente en estos últimos días se ha hablado mucho en la prensa de un nuevo motor eléctrico de fabricación japonesa que, a pesar de todas las ventajas a que aluden sus constructores, todavía queda muy lejos de llenar todas las necesidades de este tipo de aparatos.

Los japoneses han lanzado el modelo Gasnom que viene avalado por algunas de las más importantes empresas del país y ha sido instalado en algunos vehículos de uso corriente. Parece que este modelo resuelve algunas de las dificultades tradicionales en los motores eléctricos. Pero de todas formas los automóviles dotados de este motor, sólo pueden llevar una velocidad media de cincuenta kilómetros por hora siendo la máxima de sólo ochenta kilómetros también por hora. Con la batería principal se pueden recorrer de cincuenta a sesenta kilómetros por día y una vez recargada, para lo que son precisas seis horas, se pueden alcanzar los ciento veinte kilómetros diarios. Limitaciones que, como es fácil comprender, no van a facilitar precisamente la adopción de este sistema.

Las empresas automovilísticas y, sobre todo, las petrolíferas se aprestan, como hemos dicho, a iniciar una fuerte ofensiva contra los proyectos del Gobierno. Ciertamente no les van a faltar argumentos. Pero el problema de la contaminación atmosférica debe ser abordado de una forma u otra y la escogida por la Administración tiene, por lo menos, la virtud de abrir los ojos de la opinión pública hacia la gravedad de este problema.

RENAULT  4

furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

350 kgs. de carga útil. Trampilla especial que permite el transporte de mercancías de gran longitud. Suspensión ideal para un mayor confort del conductor. Velocidad y economía de trabajo. 35 c.v. de potencia. Y 4 velocidades sincronizadas.

LE PAGAMOS SU COCHE USADO AL CONTADO. VD. DISPONE DE 36 MESES PARA SU NUEVA FURGONETA.

CONCESIONARIO  
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

\*

Avenida Tolosa, s/n  
Teléfono 4148

\*

Zabaleta, 52  
Teléfono 18551

\*

SAN SEBASTIAN

DIVISIONES Y MUEBLES METALICOS

ZUBIGARAY



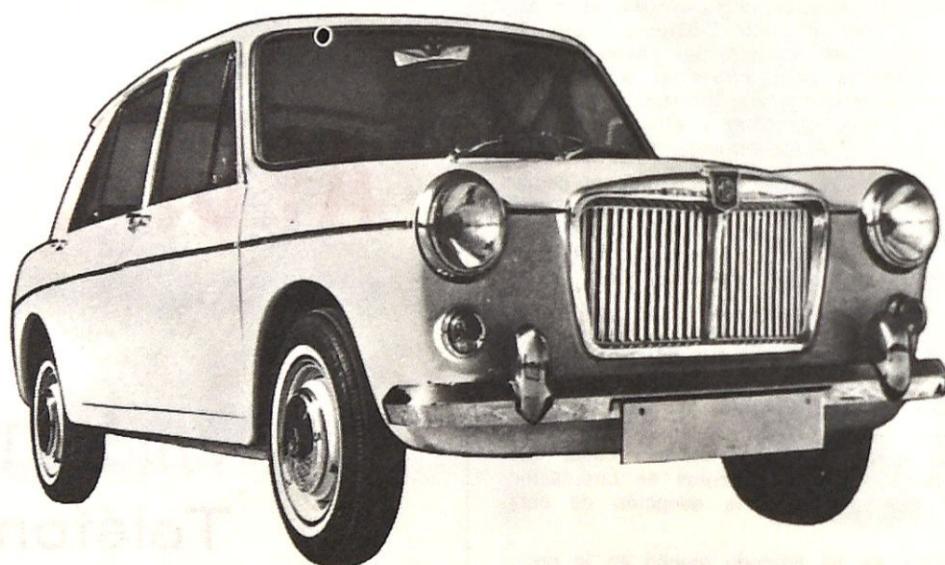
**CASA NERECAN**

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 10356



MORRIS



**J. ISASTI**

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

**SAN SEBASTIAN**

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

**IRUN**

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

**ZUMARRAGA**

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

**EIBAR**

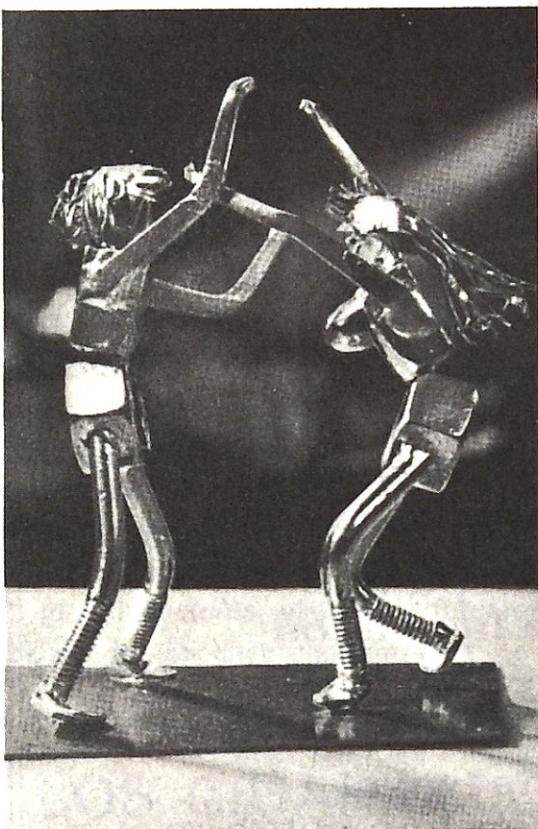
JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

León Lefton no es un mecánico como los otros. Una parte de su pequeño garaje situado en Brooklyn se está transformando poco a poco en un taller de arte.

Todo comenzó hace año y medio. Lefton buscaba algo especial después de arreglar los motores de sus clientes. Una idea de «hobby» le llegó de pronto. ¿Por qué no aprovecharse de las distintas y heterogéneas piezas de los coches accidentados para convertirlas en esculturas?

Ahora el mecánico expone y vende regularmente sus obras a precios que varían entre 75 a 1.000 dólares, esto es, entre 5.200 y 70.000 pesetas aproximadamente.

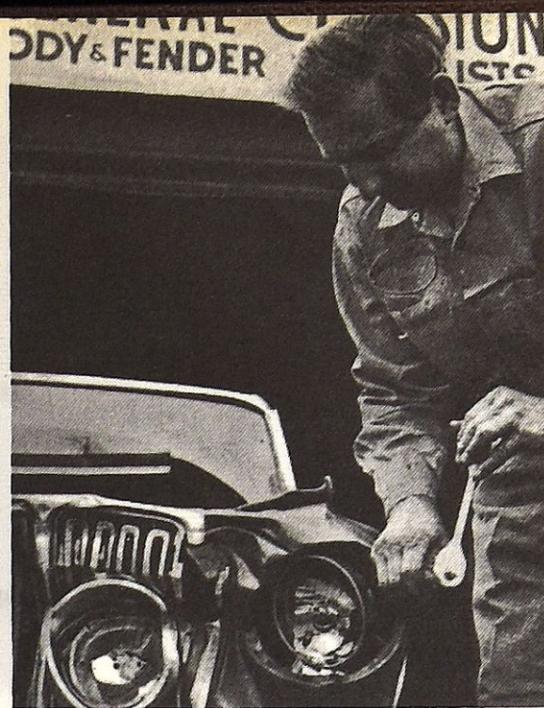


3. Discoteca, tal es el nombre de este grupo que el artista ha completado con una pintura de laca dorada.

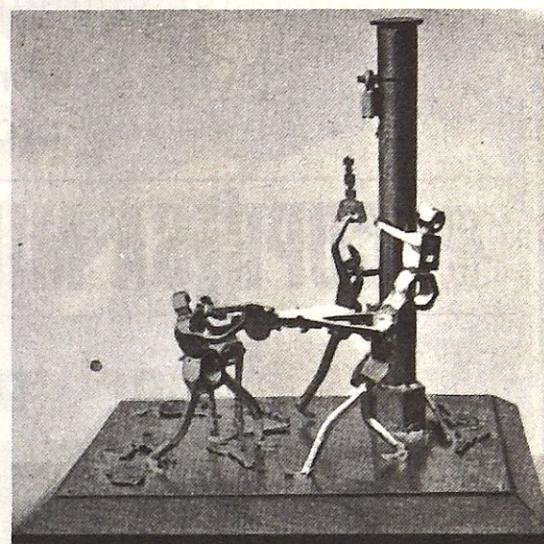


# de la demolición

# a la creación



1. Este faro decacharrado puede convertirse en una escultura.



2. Dos obras de gran valor de León Lefton.

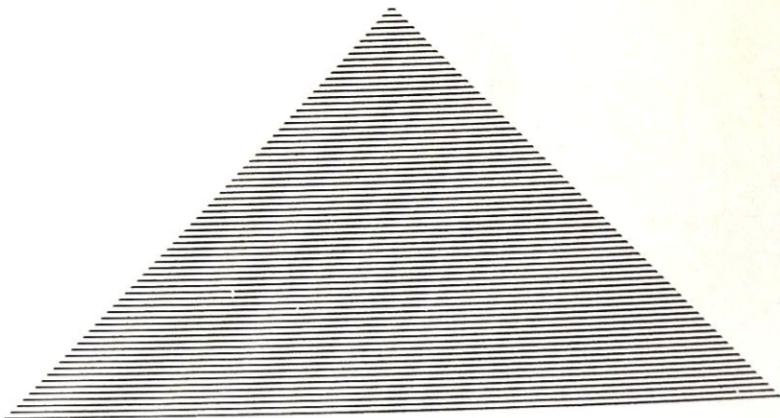
DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



## ELECTRONICA

Distribuidor oficial  
de los productos



### COPRESA MINIWATT

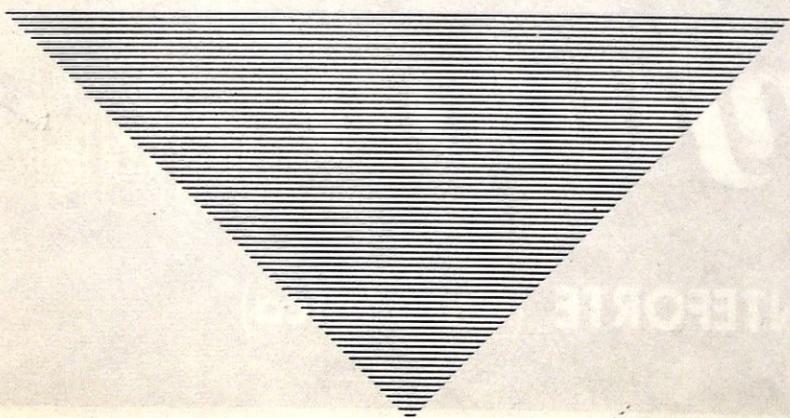
**angel iglesias**

Infórmese de los productos  
más modernos del ramo de  
la electrónica.  
Disponemos de documentación  
y catálogos.

## VISTENOS

Avenida Sancho el Sabio, 7 y 9  
Teléfono 41-20 (3 líneas)  
San Sebastián

Navarro Villoslada, 4  
Teléfono 21-11-45  
Pamplona



## VIEJA FABULA DE ACTUALIDAD

Por entre Las Matas  
y Despeñaperros  
(no diré corría)  
volaba un "seiscientos".

De pronto a su lado  
surgió un compañero  
que dijo: -¡Detente!  
¿Amigo, que es esto?

-¡Qué ha de ser! -responde-  
Sin aliento llego,  
dos polis de tráfico  
me vienen siguiendo.

-Si, -respondió el otro-  
Y, vienen con prisa.  
Pero... no son polis.

-Pues, ¿qué son? -Turistas.

-¿Qué, turistas dices?  
¡Sí, como mi abuelo!  
Polis y muy polis  
Bien vistos los tengo.

-Son turistas. ¡Vaya  
que no tienes vista!  
-Son polis, te digo.  
-Digo que turistas.

En esta disputa  
llegan ya las motos  
y miran atentos  
a los dos forofos.

Eran polis ¡vaya!  
Que en servicio estaban.  
A nadie seguían,  
pero ahora se paran.

-¿No saben señores  
que es muy grave falta  
el parar los coches  
sobre la calzada?

Tiran de cuaderno,  
bolígrafo sacan,  
y ponen dos multas  
con muy seria cara.

LOS QUE POR CUESTIONES  
DE POCO MOMENTO  
DEJAN LO QUE IMPORTA  
LLEVEN ESTE EJEMPLO.

Doctor Paternina  
Socio n.º 2.484

# MAL AÑO EN EL MUNDO PARA LOS SEGUROS DE AUTOMOVIL

Dentro de la crisis de adaptación por la que están pasando los negocios de seguros, representada por el enorme crecimiento del mercado y por el desaforado aumento en millones, a veces en miles de millones de pesetas de los riesgos que hay que cubrir, y que para las compañías se ponen en juego, con las primas como contrapartida, no puede olvidarse el seguro del automóvil, que se ha convertido para los aseguradores en un malísimo negocio, que en algún país —Inglaterra— ha arrastrado a la quiebra a más de una compañía.

Estamos aproximándonos —vamos a usar el mercado inglés como sujeto de análisis— al final del primer año de seguro del automóvil sin tarifa, la tarifa libre inglesa, y todos los indicios parecen demostrar que el año de 1969 ha sido el de mayores perjuicios para las compañías de la última década o el de menores posibilidades de beneficio.

Y eso que los aseguradores ingleses desplegaron una gran campaña de publicidad que les costó cientos de miles de libras. Se ve que la publicidad puede traer clientes. Lo que no puede, es evitar que crezcan las averías, los siniestros y las primas resulten del todo insuficientes. En esto, el año 1969 ha sido peor, ya que hubo más accidentes y más averías a pagar.

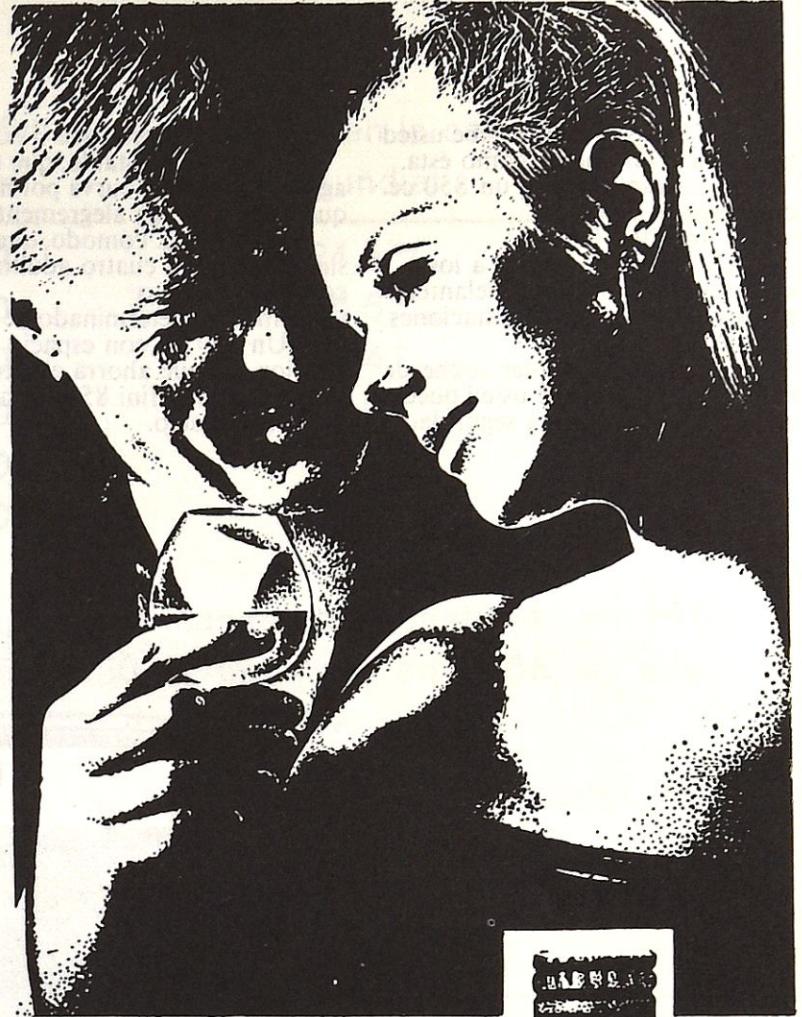
Los costos de las reparaciones a cargo de los aseguradores han crecido, tanto por las subidas de jornales como de los materiales y de los recargos, en todo, de los talleres. Habrá que señalar además que las clínicas y los médicos tampoco hicieron otra cosa que encarecer los costos de las reparaciones. En este caso, no de los coches, sino de los conductores, viajeros y terceros, más o menos tocados por los choques y volquetazos.

## LOS CIGARRILLOS DE LOS CONDUCTORES DE AUTOMOVILES

No sólo las autoridades sanitarias de todo el mundo están preocupadas por las consecuencias del elevado número de cigarrillos que se consumen cada día y las enfermedades que producen, algunas de ellas de difícil curación.

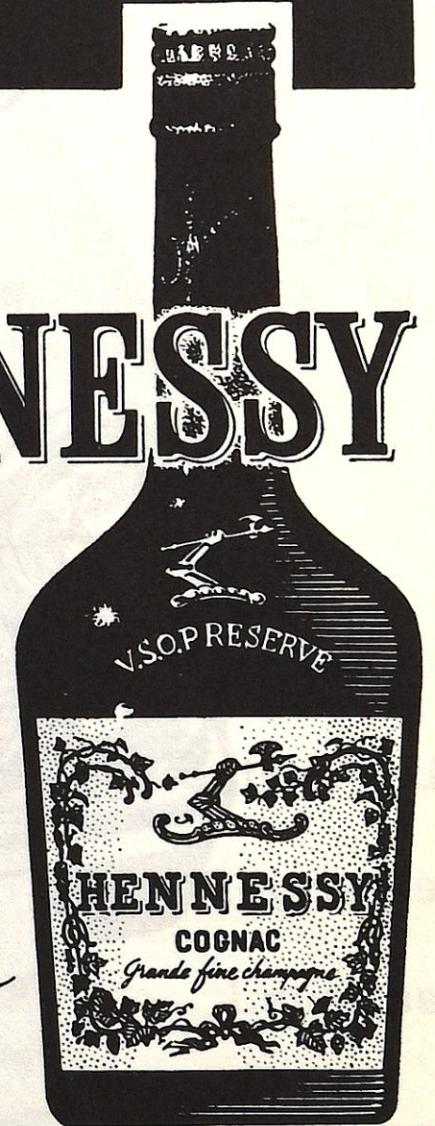
También las del tráfico, porque con frecuencia muchos conductores al circular con sus vehículos por las carreteras arrojan sobre el asfalto y ¡ay! sobre las cunetas de las carreteras, los restos encendidos del cigarrillo que acaban de fumar. Ello constituye un peligro evidente. Puede originar incendios y otros daños. Incendio en los pastos o montes secos. Daños a los usuarios de otros vehículos —especialmente motocicletas— que circulan próximas al conductor imprudente y temerario.

Todos los automóviles tienen instalados ceniceros. Deben utilizarse siempre.



COGNAC  
**HENNESSY**

*Grande  
fine  
champagne*



# Por fin, un 850 cc con tracción delantera.

No todos los días recibe usted una noticia tan buena como ésta. El lanzamiento de un 850 cc. con tracción delantera.

Y un Mini 850. Usted ya habrá oído a los expertos que la tracción delantera proporciona grandes prestaciones.

¿Y ahora? Mini 850: el primer coche de menos de 1000 cc. que usted puede conducir con la misma seguridad

que si llevara un Jaguar. Un 850 cc. estable, que se agarra a cualquier curva por mucho que usted la tome alegremente.

Un 850 cc. cómodo, que lleva sin aprisionar a cuatro adultos con su equipaje o un número indeterminado de crios.

Un 850 cc. con espacio interior. Lo que ahorra el motor transversal de Mini 850 lo gana usted en espacio.

Y un coche que consume poco, que se cuele por cualquier tráfico y siempre encuentra un hueco donde quedarse.

En pocas palabras: el coche digno de que usted lo esperara.

Mini 850: el Mini que usted ya puede comprar, para tener de una vez por todas un verdadero coche.

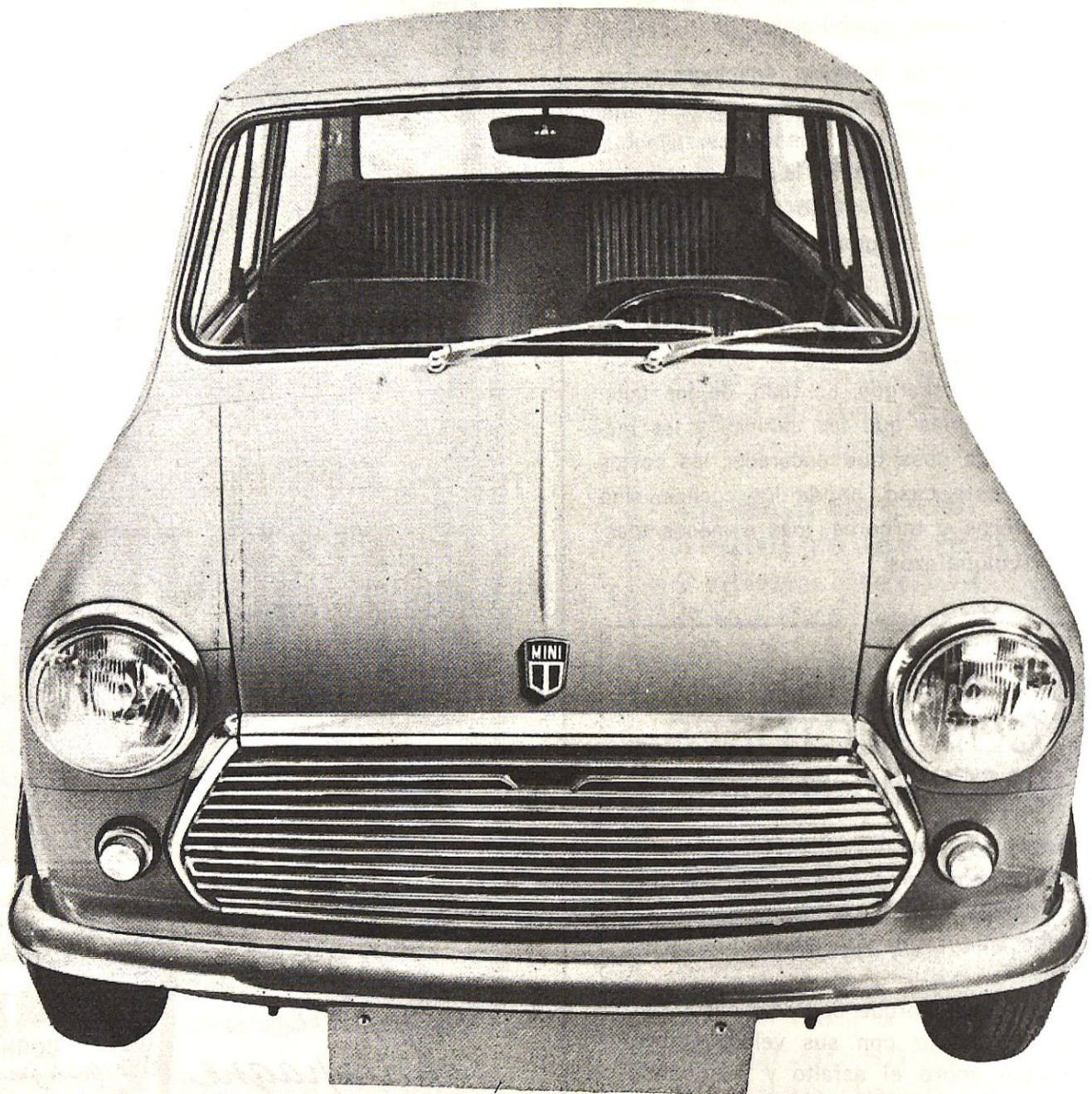
Y además, a auténtico precio de utilitario.

Si quiere comprobarlo, acuda hoy mismo a un concesionario de British Leyland-Authi. Jamás un 850 cc. le satisfará tanto.

80.000 ptas. F. F.



El mejor pasaporte para Europa



## ¡ahí queda eso...!

12 años de experiencia British Leyland en tracción delantera. Y cuántos nos han copiado... Más de dos millones de Minis rodando a conciencia por todas las carreteras del mundo. 136 rallyes internacionales ganados por Mini... y los que ganara. Fabuloso Mini 850: el primer fruto de la fusión British Leyland-Authi.

# LOS PRIMEROS GRANDES FABRICANTES MUNDIALES DE AUTOMOVILES

A continuación damos los resultados de construcción de los seis primeros fabricantes mundiales de automóviles, durante el año 1969:

| Empresas                  | N.º de automóviles fabricados | Porcentaje en la construc. mundial |
|---------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| 1) "General Motors" ..... | 7.100.000                     | 24,5 %                             |
| 2) "Ford" .....           | 4.800.000                     | 16,6 %                             |
| 3) "Chrysler" .....       | 2.450.000                     | 8,4 %                              |
| 4) "Volkswagen" .....     | 2.120.000                     | 7,2 %                              |
| 5) "Fiat" .....           | 1.760.000                     | 6,1 %                              |
| 6) "Toyota" .....         | 1.460.000                     | 5,0 %                              |

Las tres grandes Empresas automovilísticas norteamericanas han construido en 1969 un total de 29.000.000 de automóviles, contra 28.000.000 de unidades en 1968, es decir, aproximadamente el 50 % de la producción mundial de automóviles.

En 1969, el beneficio neto de la "General Motors" ha bajado ligeramente, quedando en 1.711 millones de dólares (119.770 millones de Ptas.) En cuanto a la cifra de ventas ha sido de 24.300 millones de dólares.

FIAT  
SEAT

**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

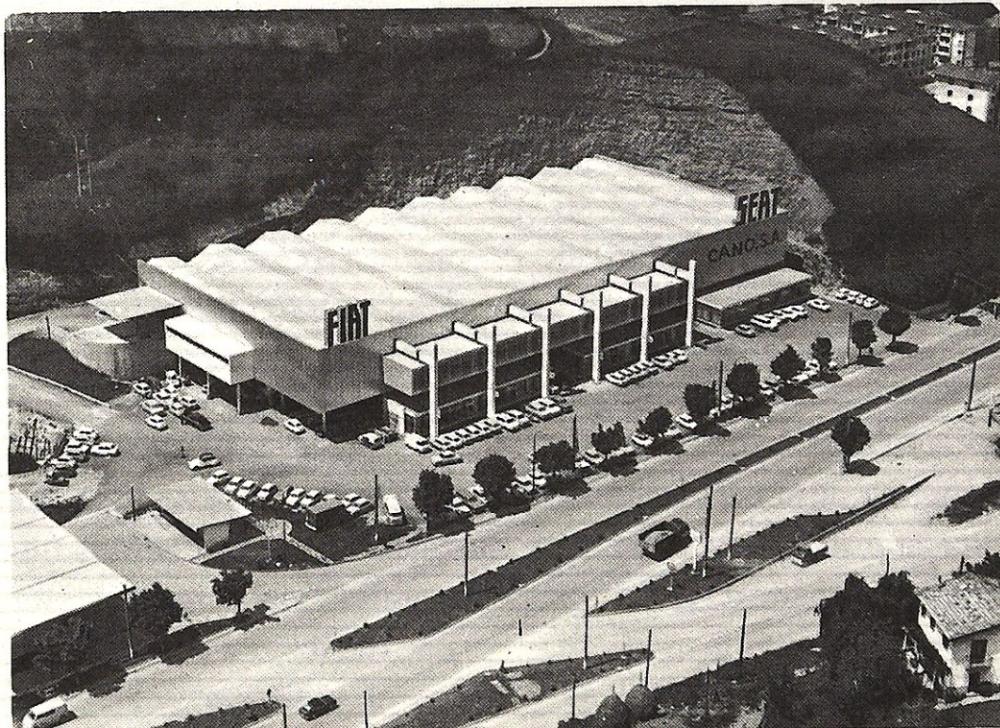
Asistencia en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

**BANCO DE VIZCAYA**  
**Para personas como usted**

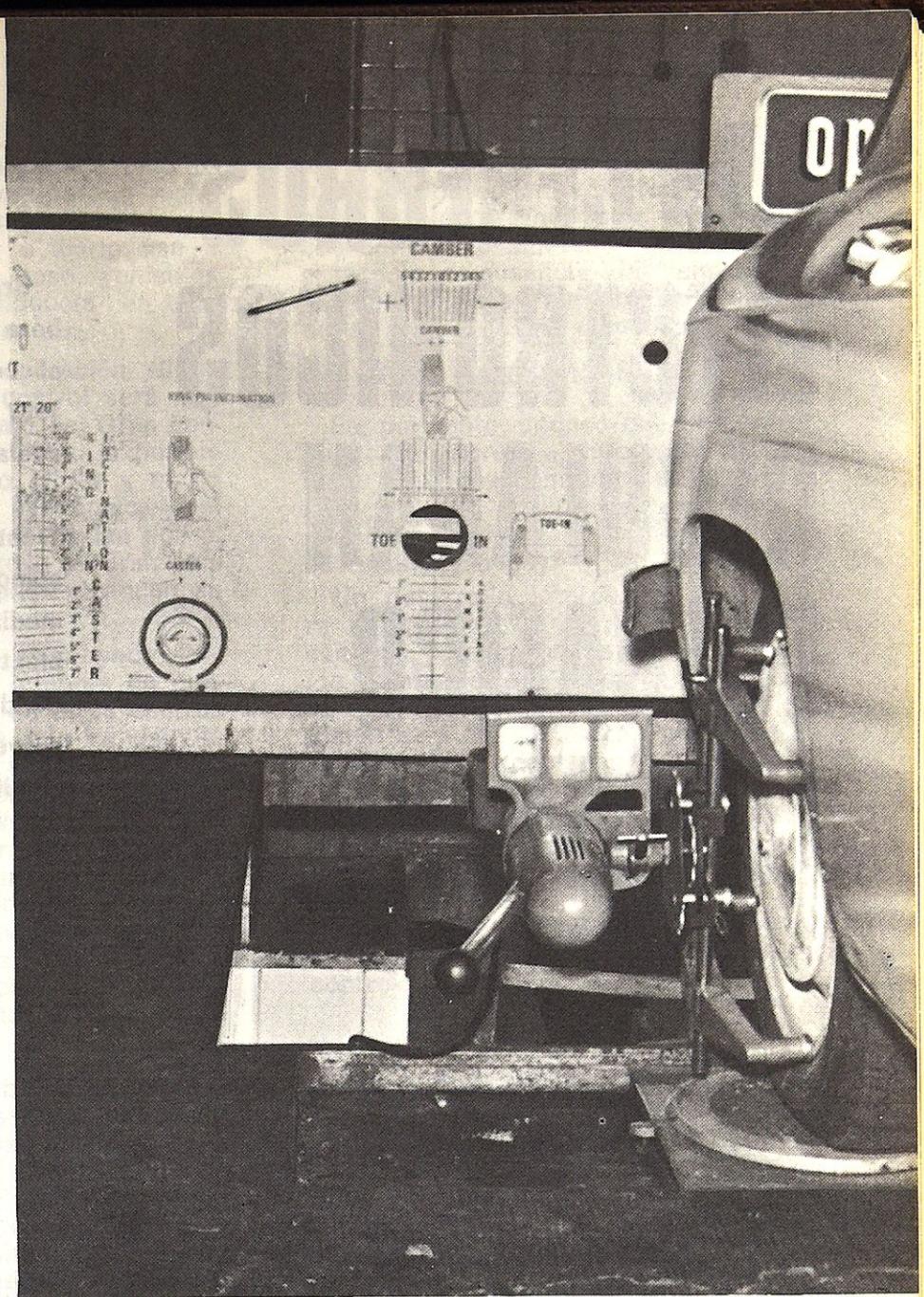
## EQUILIBRADO, CONVERGENCIA Y CAIDA DE RUEDAS

Uno de los factores que intervienen en el perfecto rodar de un automóvil, es el equilibrado estático y dinámico de las ruedas. No basta que los neumáticos y, principalmente, su banda de rodamiento gire siguiendo una trayectoria perfectamente circular. Es preciso que la rueda, una vez montada en el coche, después de haber sido equilibrada, no produzca vibraciones molestas e incluso peligrosas. Y estas vibraciones, de hecho, se producen con frecuencia.

De momento, admite en todas las ruedas un descentramiento vertical de 1 a 1,5 mm. e incluso 2 mm., lo cual puede ser la primera causa de desequilibrio. Por otra parte, la densidad, el reparto de masas de una rueda no es perfecto. Para que todo comience a marchar como es debido se precisa la primera condición es que el centro de gravedad de la rueda coincida con el eje de giro, que es la mangueta o palier.

Muchas veces, cuando se ha logrado un buen equilibrado, el coche puede rodar bien hasta determinada velocidad; a partir de ella, el volante puede comenzar a oscilar en un alarmante «shimmy» (que comúnmente es llamado «símil» por los mecánicos). Con ello se puede ver que no basta con haber colocado un disco bien centrado y una rueda bien equilibrada, puesto que el automóvil sigue haciendo efectos extraños. Pero también este defecto último, el «shimmy», puede evitarse. Las máquinas de equilibrado, perfectamente estudiadas, se encuentran hoy en miles de servicios de toda España y no es ni difícil ni caro hacer un equilibrado completo, tanto dinámico como estático.

Un nuevo paso para que nuestro coche ande correctamente es el comprobar si las ruedas van sujetas al coche en la forma adecuada o, por el contrario, trabajan con un ángulo antinatural que la obliga a un continuo derrape que se come la goma rápidamente. Se trata de que también en un buen servicio analicen y corrijan la convergencia y la caída. La primera nos indica si la rueda está abierta o cerrada con relación al sentido de la marcha, y la segunda si va despatarrada o cerrada hacia dentro en su punto de contacto con el suelo.

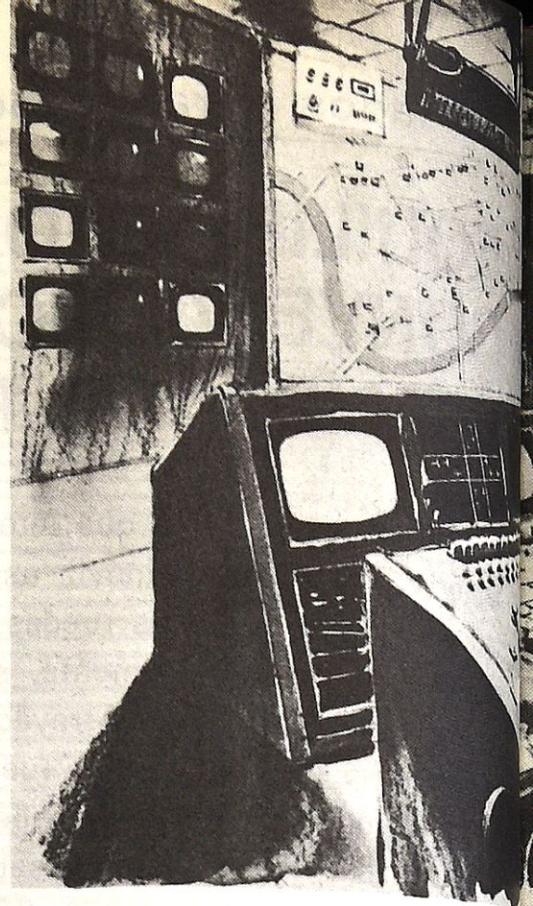


Es muy frecuente que los usuarios cuidadosos se preocupen con una cierta frecuencia de hacer los reglajes necesarios a sus ruedas delanteras, ya que son las direccionales y acusan más los desajustes. En cambio, son pocos los que tienen el mismo cuidado con las ruedas traseras. Es más, en los talleres la preocupación se centra más que nada en el tren delantero, mientras que es menos frecuente su preocupación y su preparación para cuidar el puente posterior. Bien es verdad que, en éstos, la caída queda exclusivamente en función de la carga soportada o de la longitud de los muelles de suspensión. Es, precisamente, la convergencia de las ruedas traseras la que se observa con poca frecuencia. Ello hace que se vean muchos coches que van pisando mal, con un desgaste extraño de los neumáticos y con un comportamiento anormal en su conducción.

No es preciso que entremos en la descripción de cómo se hacen estas operaciones de equilibrado, convergencia y caída. Sólo deseamos resaltar la importancia que tiene dentro del mantenimiento del automóvil y recomendar que se haga con relativa frecuencia, o bien siempre que se advierta un desgaste excesivo o poco uniforme de los neumáticos.

# LOS CEREBROS ELECTRONICOS REGULARAN EL TRAFICO LONDINENSE

Gran Bretaña va a la cabeza del mundo en cuanto al control de tráfico. En 1967 se dio otro gran paso adelante al dirigir el tránsito rodado en torno a West London, por una red seleccionadora controlada mediante un computador electrónico en New Scotland Yard. Se trata de un proyecto piloto de gran significación.



En la sala de control de New Scotland Yard se operan los ordenadores electrónicos y la red de tráfico. Con los informes recibidos el computador para el ordenador electrónico que...

¿Cuánto tiempo pierde usted sentado frente al volante en espera de que se encienda la luz verde del semáforo? Si usted, conductor, se traslada diariamente a su trabajo desde los suburbios de Londres, la respuesta será, sin duda, la siguiente: «Demasiado.» Y como hoy en día el tiempo es dinero, toda perspectiva de hacer más fluido el tráfico en los centenares de cruces de calles controladas en Londres será doblemente bien recibida, porque a fin de cuentas un pequeño ahorro de tiempo en la cotidiana jornada de cada individuo se traduce en el ahorro de muchos miles de libras para la sociedad.

¿Qué puede hacerse para ahorrar tiempo al automobilista que circula por zonas urbanas densamente pobladas? El sistema de señales de tráfico utilizado en Gran Bretaña es ya mucho más completo y moderno que en la mayoría de países del mundo. Sentado este primer punto, cabe preguntar: ¿Serviría de algo un control más directo por parte de la policía de tráfico? Indudablemente, no; aunque en todos los cruces de una determinada zona se colocaran guardias, no se lograría agilizar el tráfico, a menos que cada uno de esos guardias tuviera comunicación instantánea con sus colegas en los cruces de la vecindad; y, por supuesto, sería necesario también un controlador central que estuviera informado constantemente de los cambios en la pausa del tráfico en toda la zona controlada, capaz de adoptar una docena de decisiones generales de prioridad simultáneamente.

En resumen, el control eficaz y coordinado del tráfico escapa a la capacidad humana de los operadores; y es, sin embargo, un problema fácilmente soluble para un ordenador o computador electrónico.

## OBJETIVO: AHORRAR TIEMPO

Los automobilistas que circulan normalmente por la extensa zona de West London conseguirán pronto importantes

economías de tiempo en sus viajes diarios gracias al nuevo controlador electrónico de semáforos adquirido por el Ministerio de Transporte en 550.000 libras esterlinas (93 millones de pesetas). La zona de control se extenderá hasta Hammersmith, en el oeste de Hyde Park Corner; abarcará varias rutas principales diariamente utilizadas por miles de automovilistas que se desplazan a sus centros de trabajo. Los campos de fútbol del Fulham y Chelsea y los centros de exposiciones de Earls Court y Olympia quedan incluidos en la zona controlada por el cerebro electrónico. El Támesis, con los puentes de Putney, Wandsworth y Battersea, constituye el límite sur y occidental del proyecto.

El objetivo principal del proyecto de West London es reducir el tiempo medio de viaje. El ahorro tan sólo del dos al cinco por ciento sería considerado como un resultado satisfactorio. No parece una cifra muy impresionante hasta que el tiempo total ahorrado se contabiliza en dinero. Según un estudio del Laboratorio de Investigación de Carreteras, el coste anual para la comunidad de las demoras en un solo cruce controlado por semáforos puede calcularse en más de 10.500 libras (1.750.000 pesetas); en el curso de los próximos cinco años, la reducción media del tiempo de viaje individual de un cinco por ciento permitiría recuperar íntegramente el capital invertido en el proyecto y, además, obtener importantes intereses anuales. La simple reducción del dos por ciento en el tiempo de viaje proporcionaría unos beneficios del orden del ocho por ciento del capital invertido en el proyecto.

## 68 CRUCES CONTROLADOS

En total, 68 cruces de calles y carreteras en la zona de West London serán sometidos al control del ordenador electrónico. Los datos sobre el flujo del tráfico, serán enviados en forma de señales eléctricas, mediante detectores enterrados en el pavimento que de-

tectan el paso de vehículos. El ordenador electrónico situado en New Scotland Yard recibirá los datos para dar de inmediato solución a cada problema. Como la «memoria» de los ordenadores electrónicos o el almacén central de datos recibe ininterrumpidamente informes sobre el número y dirección de vehículos que entran, cruzan y abandonan la zona de control, puede decidir el orden relativo de prioridad en cada uno de los 68 cruces simultáneamente. Esto se realiza por un sistema automático de comparación de todos los cambios posibles de luces rojas y verdes en la zona, seleccionando las mejores para la reducción del retraso, dada cualquier combinación de circunstancias del tráfico.

Sentados ante la mesa de control en New Scotland Yard estarán un ingeniero jefe de tráfico, un especialista de ordenadores electrónicos y varios miembros del Departamento de Control de la Policía Metropolitana. Es probable que, en último extremo, se entrenen mujeres policías para hacerse cargo de gran parte del trabajo.

El sistema de control proporciona una gran variedad de pautas de tráfico, que se presentan en diferentes momentos del día: en las «horas punta» de la mañana, por ejemplo, la pauta general de tráfico es indudablemente un movimiento en masa sobre los puentes del Támesis procedentes del oeste, que converge en los puntos de acceso al centro de Londres como Hyde Park Corner y Victoria. Durante el día se forma una pauta distinta que muestra el intenso movimiento del tráfico comercial y de compras en la zona. Los partidos de fútbol, las exposiciones, el certamen de flores de Chelsea y otras ocasiones especiales, presentan problemas peculiares de control.

## CONTROL A DOBLE NIVEL

Cada una de estas pautas distintivas de control está representada por un plan o un programa que se conserva



Victoria Street, los ingenieros de tráfico, supervisan la marcha del tráfico, en West London. Acciona automáticamente un programa adecuadamente los semáforos.

en el almacén de planes del ordenador electrónico. Este almacén es un tambor magnético, en el cual la información sobre el flujo del tráfico es registrada como una serie complicada de impulsos eléctricos. De este modo el plan apropiado (o la combinación de varios planes) puede ser elegido en cualquier momento del día o en circunstancias especiales y programar el ordenador electrónico de acuerdo con esa información.

El proyecto prevé lo que se denomina control «a dos niveles». Se comprende que los controles independientes existentes a base de semáforos son adecuados cuando el tráfico es relativamente ligero, y el control centralizado por ordenadores electrónicos solamente se requiere cuando empiezan a formarse colas de vehículos en un cierto número de cruces relacionados. En momentos de poco tráfico, por tanto, el ordenador electrónico no controla la zona; sin embargo, apenas la densidad del tráfico en alguno de los sectores aumenta hasta un nivel crítico, el ordenador electrónico pone en funcionamiento algunos de los planes de control (recopilados a base de anteriores estudios del tráfico).

#### UN EXPERIMENTO A GRAN ESCALA

Mr. B. H. Cobbe, jefe de la División de Desarrollo de Control del Tráfico, en el Ministerio de Transportes, prevé que el proyecto de West London será principalmente como experimento a gran escala en el control del tráfico urbano mediante ordenadores. Durante los próximos tres años West London será terreno de pruebas para algunas de las teorías de control de tráfico más avanzadas presentadas por los ingenieros de tráfico en todo el mundo. El trabajo estará íntimamente relacionado con un proyecto semejante, que ahora está en funcionamiento en el centro de Glasgow, y que fue instalado por el Laboratorio de Investigación de la Carretera. Será utilizado para valorar un cierto número de sistemas

distintos de control. La zona de West London escogida es adecuada para fines de experimentación porque incluye casi todos los tipos de situación del tráfico: personas que a diario van a su trabajo, tráfico de paso, vehículos comerciales, gran afluencia en circunstancias especiales, etc.

Eventualmente, la operación diaria de este proyecto de control será responsabilidad del Consejo del Gran Londres, y es de esperar que la experiencia con este proyecto piloto y el de Glasgow determinará las técnicas del ordenador electrónico utilizadas por el control de tráfico en todo el Gran Londres cuando estos planes alcancen su madurez.

¿Puede compararse el proyecto del West London con los intentos de control de tráfico urbano en otros centros mundiales? Mr. Cobbe, que ha visitado distintos países para estudiar los métodos de ordenación del tráfico, señala que el proyecto de West London va a la cabeza de cualquier otro sistema de control del tráfico urbano fuera del Reino Unido. Gran Bretaña y algunos países de la Commonwealth van incluso por delante de los Estados Unidos y del resto de Europa, por el hecho de que el control standard británico de

luces es accionado directamente por los detectores de los vehículos mientras que lo corriente en Norteamérica es la fijación de intervalos para las luces del tráfico sin tener en cuenta la presencia o ausencia de vehículos... especialmente en las señales situadas en el centro de las ciudades.

#### SERVICIOS DE EMERGENCIA

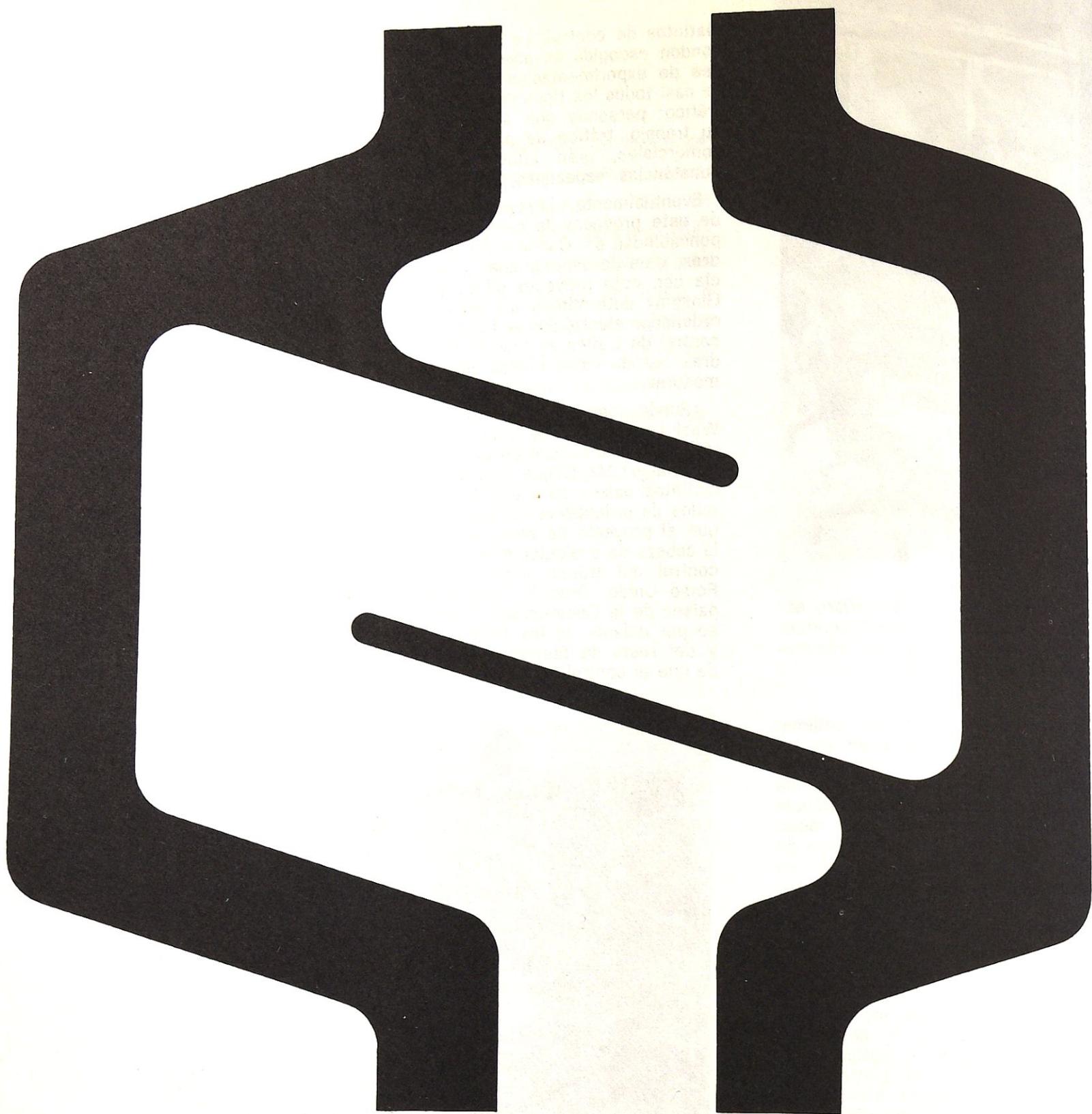
Es, por tanto, dudoso que un control por ordenadores electrónicos proporcione idénticos beneficios en cuanto a reducción del tiempo de viaje en los sistemas continentales, tal como estos se encuentran hoy.

Un desarrollo interesante, que ahora se estudia, es el de proporcionar caminos para casos de urgencia, para los bomberos, por ejemplo, a los que se concedería prioridad absoluta en los cruces de semáforos controlados, sencillamente adaptándoles un dispositivo especial de identificación. Este podría tener la forma de un simple anillo de inducción en el vehículo que lanzaría una señal de prioridad al ordenador a través de los detectores enterrados bajo la calzada, asegurando luz verde al conductor en toda la zona controlada.

Peter MOIR.



Uno de los cruces de mayor tráfico, de los 68 controlados, es el de Knightsbridge, donde una cámara de televisión montada en el tejado del hotel Hyde Park vigila constantemente. En tierra, los detectores enterrados bajo el pavimento señalarán los retrasos. Los aparatos (algunos de los cuales pueden verse en la isla refugio, a la derecha) no son voluminosos.



## ¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

Porque debido a su estructura radial, el Cinturato mantiene un aplastamiento constante contra el suelo; sus flancos flexibles, absorben las irregularidades de la carretera; y su «cintura» inextensible, lo hace indeformable, protegiéndolo de los efectos de la fuerza centrífuga.



Porque en el Cinturato, cada fragmento del dibujo de su banda de rodaje, ha sido diseñado para unas funciones determinadas.

Porque el Cinturato es un neumático de gran agarre, en curva y al acelerar; responde siempre al freno, sobre un piso seco o sobre mojado. Es un neumático de gran estabilidad a cualquier velocidad, asegurando siempre un perfecto dominio del vehículo.

El Cinturato es el neumático radial concebido por Pirelli, hace más de 18 años.

# CINTURATO PIRELLI

# LOS DUNE BUGGIES llegan a España \*

El divertido bolido de Thomas Crown,  
a 139.000 pesetas

Los norteamericanos tienen necesidad vital de inventar, de modificar, de llegar a donde nadie llega. De esta manera, en el campo del automóvil, han dado vida a los Dragster, los Hot Rod, el Kart y, ahora, desde hace unos años, el Dune Buggy. Ha sido en California donde los amantes de las innovaciones descubrieron la excelente plataforma del Volkswagen y se le dotó de motores de más de cinco litros, enormes neumáticos «racing» y se le metió a rodar por las dunas del Pacífico. Así nació el Buggy.

Para la realización de estos aparatos que se hicieron famosos con la película «El caso de Thomas Crown», se le quita al Volkswagen la carrocería, se acorta la plataforma en unos doce centímetros, se le instala una carrocería de plástico especialmente concebida y se calza con llantas de acero de grandes dimensiones y neumáticos de competición de desecho. Ahora, estos pequeños y divertidos Buggies se fabrican en España.

## 139.000 PESETAS

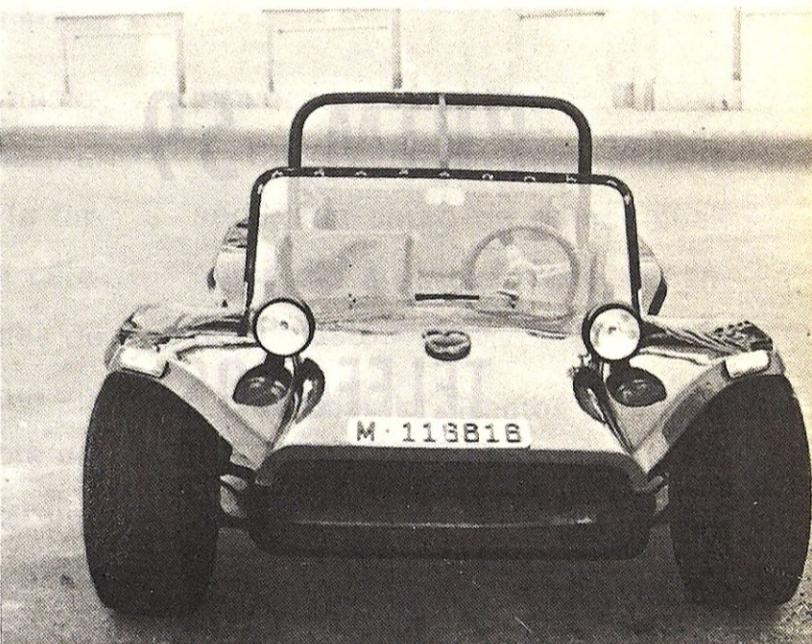
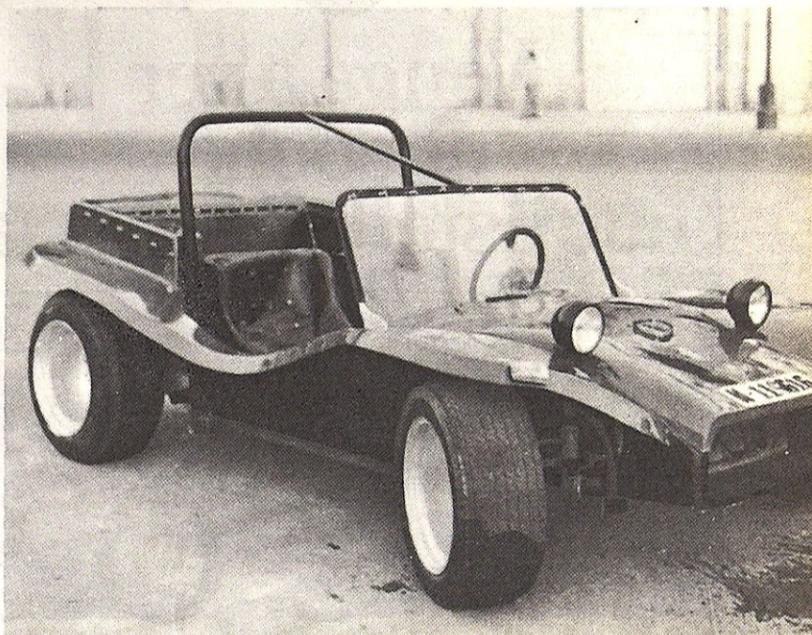
El problema principal que se plantea en España para la realización de los Buggies es la carencia de coches Volkswagen, dentro de un precio asequible. Ello se soluciona con las subastas de coches abandonados por los turistas o «escarabajos» ya vetustos y de mal aspecto. De esto cuida, precisamente, su actual constructor en España: David Sutolife, ingeniero inglés, diseñador de dibujos para la industria textil. El fabrica las carrocerías, prepara los accesorios y deja a punto el Bugie para los amantes de divertirse por terrenos difíciles y gozando del viaje al aire libre.

Hay dos formas simples para que un español, ahora, posea un Buggy: comprarlo completamente terminado y a punto de rodar o hacerlo en los medios propios. En el primero de los casos, la factura va a ser, según nos han informado, de 139.000 pesetas, la cual puede rebajarse si se montan neumáticos «todo terreno» en lugar de «racing».

El aficionado a la mecánica tiene muchas posibilidades de montarse un Buggy en las horas libres. Primero buscará el Volkswagen con un buen estado de su mecánica, aunque la carrocería esté completamente estropeada, ya que ésta no va a servir para nada. La nueva carrocería de Buggy la puede adquirir en Madrid y es posible que ya pronto en muchas otras ciudades. A la vez recibirá un manual de instrucciones de cuanto debe hacer en la plataforma. Es trabajo de un día y todo queda listo para montar la nueva carrocería y para que el coche pueda comenzar a rodar. Después puede venir una labor muy personal y el añadido de muchos detalles. Se trata de una barra protectora antivuelco, escape cincado, volante de cuero, asiento tipo competición, llanta de acero pintada, capota completa, ruedas «racing» usadas, etc.

Con ambos sistemas, comprándolos enteros o haciéndolos uno mismo, los Buggies pueden tener una gran aceptación en España. Hay además la posibilidad de montar motores de mayor potencia, como se hace en Estados Unidos con los Corvair o con los Porsche, pero esto, además de aumentar los rendimientos incrementa mucho el costo. Ya con el motor Volkswagen de 1200 cc la velocidad que se puede alcanzar es de 120 Kms./h.; con el 1600 se eleva a 180 Kms./h. y con el Corvair se rozan los 200 Km.h. Pero no es en la velocidad punta donde estos coches se manifiestan con toda su pureza, ya que están concebidos para la arena y el todo terreno. Su fuerte es la arrancada repentina, la facilidad de ascensión, la dureza. Pero, sobre todo, la posibilidad de ofrecer un buen elemento de diversión.

J. F.  
(Motor Press)



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

**TALLERES AMARA** c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN



Venga a ver  
el coche  
que usted diseñaría

# ARCOS

PRIM, 59

TELEFONOS

11.642

24.864

24.856

# SAN SEBASTIAN

CONCESIONARIO DE  BARREIROS

Simca 1200: el coche que usted diseñaría

## Informa la Jefatura Provincial de Tráfico de Guipúzcoa

### Tráfico pesado en accesos a San Sebastián

Se pone en conocimiento general que a partir del día 15 del corriente mes, fue restablecido el tráfico pesado en dirección Madrid-Irún a través del casco urbano de San Sebastián, con el siguiente itinerario:

#### Dirección Madrid-Irún

Avenida de Tolosa, Miraconcha, San Martín, Paseo de los Fueros, Puente de Santa Catalina, Miracruz.

El sentido inverso, es decir, Irún-Madrid, se mantiene el actual itinerario: Avenida de Navarra, Paseo de Ramón María Lili, Plaza 13 Septiembre, Viaducto de Iztueta, Astigarraga, Hernani.

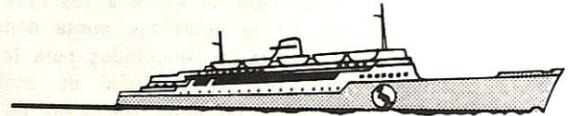
#### Nuevos plazos de matriculación

«Las órdenes ministeriales de 17 de marzo y 16 de mayo del pasado año concedieron un plazo y facilidades a los propietarios de los vehículos matriculados en Guinea Ecuatorial (RM), en Fernando Póo (FP) e Ifni (IF) para que éstos cambiasen sus matrículas por otras nacionales.

Los plazos concedidos finalizaron en 28 de junio para los de las siglas RM y FP; y en 3 de septiembre para los de las siglas IF.

Como quiera que aún siguen circulando gran número de estos vehículos con sus matrículas primitivas sin haber llevado a efecto el cambio, se pone en conocimiento del público en general que, la Superioridad ha acordado conceder un nuevo plazo, para solicitar el cambio de matrícula, que finalizará el próximo día 10 de abril del corriente año. Exceptuándose de esta obligatoriedad los vehículos que se encuentren en España en régimen turístico.»

## A Italia por mar en Canguro



BARCELONA ↔ GENOVA

- Salidas de Barcelona: martes, jueves y sábados a las 17 h.
- Salidas de Génova: lunes, miércoles y viernes a las 13 h.

a bordo de los modernísimos transbordadores CANGURO.

El medio más cómodo y económico para viajar a Italia.

- Aire acondicionado en todo el buque.
- Restaurante/"self service"/2 bares/cine/TV/Boutique-Bazar.
- Pasajeros con o sin coche.

- Autopullmans.
- Precios desde 995,- ptas.
- Bonificación por ida y vuelta.
- NUEVOS DESCUENTOS ESPECIALES PARA GRUPOS.

Información en las oficinas de YBARRA o sus AGENTES y en todas las AGENCIAS DE VIAJES.



**CANGURO  
IBERIA, S. p. A.**

LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR



# 3 CAMPEONES

## EN LA ESCUELA

¿Qué hace el automovilista cuando en tiempo de lluvia o de hielo un niño atraviesa la calzada a pocos metros de su coche?

Frena a tope, las ruedas se bloquean, el coche derrapa y viene la catástrofe. Todo esto es posible evitarlo.

### ESCOLARES

Respondiendo a la invitación hecha por D. A. F. de Bélgica, tres grandes campeones deportivos, Eddy Merckx, Gaston Roelants y André de Hertzog, han participado en unos cursos en la Escuela Antiderrapage Rob Slotemarck, de Zandvoort. Durante toda la jornada han estu-



Eddy Merckx va a comenzar la lección práctica sobre el coche.



En la clase teórica, Den Hertoghe, Roelants, Merckx y De Bruyne escucha atentamente la teoría del patinazo.

diado la teoría y han sido iniciados en la práctica del patinazo al volante de un Daf 55. Por la tarde, en el examen final, los célebres «alumnos» eran capaces de controlar los patinazos de un vehículo, de frenar eficazmente sobre una carretera en extremo resbaladiza, de evitar consecuentemente a un niño o a un coche, provocando patinazos apropiados y ejecutar a la perfección un derrapage de 180 grados.

### SUS IMPRESIONES

Eddy Merckx, Gaston Roelants y De Hertzog, recorren por sus actividades un número considerable de kilómetros. Han declarado unánimemente que tenían verdadera ilusión en participar en este curso de deslizamiento

provocado. Eddy añadió:

«Cada automovilista debería seguir un curso de estos; cualquier día su vida puede depender de esto.»

Slotemarck, director de la escuela, se quedó admirado por los reflejos que demostraron tanto Eddy como Gaston. Son tan excelentes al volante como sobre la bicicleta en el caso de Eddy o en las pistas de atletismo respecto a Roelants.



Provocando un patinazo controlado, Merckx consigue atropellar a un niño que ha cruzado la calzada bruscamente.

Probamos  
para usted

# EL MINI 1000 STAGE II

## LA PREPARACION COOPER, POR VEINTIDOS MIL PESETAS

Actualmente es tan frecuente el tener los coches preparados que las presentaciones y pruebas de ellos ha de convertirse en unos años en algo tan usual como la prueba de modelos de serie. Uno de los automóviles que más preparados han sido, años atrás, son los Seat 600; hoy, los Mini se llevan la palma, especialmente con la transformación Cooper que a la vez ha hecho famosas a dos firmas.

Dentro de las múltiples transformaciones que se hacen con los Mini y con los equipos de Cooper, la Stage II resulta, posiblemente, la más acomodada a usuarios que quieran un coche con mucho nervio pero no para entrar en competición. El Mini que hemos tenido la oportunidad de probar ha sido precisamente un Stage II cedido por Movi, de Barcelona.

Nuestro compañero Javier Forcano, con el fin de apreciar al máximo el rendimiento real del coche, lo rodó en carreteras sinuosas y montaña. «Es un coche divertidísimo, muy seguro, y suscita la envidia de los que conducen coches grandes y potentes, pero incapaces de seguirnos. Entre 3.000 y 4.000 vueltas se nota perfectamente el poder de aceleración del vehículo.

### VEINTIDOS MIL PESETAS

Hay firmas que pueden trabajar sobre el vehículo del cliente o bien

suministrar un coche nuevo. En el primer caso, el precio a pagar por el equipo Stage II es de 22.000 pesetas. «Este, creemos, es uno de los principales inconvenientes con que tropezará la difusión del Cooper en España. Si sobre el 1275 C se justificaría un precio elevado, por ser un coche ya caro en origen, sobre el 1000, que no deja de ser un utilitario, ya lo vemos más problemático. ¿No estaría Authi interesada en construir este tipo de motor en series cortas? Entonces, al igual que sucede en Inglaterra o en Italia, el coche sería mucho más accesible al público joven, que debe ser el mejor cliente, dadas las características y rendimiento del vehículo.

Ya que se ha tocado el tema económico, hemos de aludir al consumo. En nuestra marcha «pie a fondo», conseguimos un promedio de gasto de casi trece litros a los 100 kilómetros. En una prueba de conducción rápida, pero sin abusar de segunda ni tercera, por montaña, autopista y ciudad, rozamos los once litros, lo cual es ya indicativo de que vamos a consumir mucho combustible sólo cuando queramos hacer las cosas para las cuales la transformación no ha sido pensada. Once litros nos parecen muy correctos, teniendo en cuenta lo que a cambio da el motor. Es importante también la utilización de gasolina «extra», ya que la «super» hace que el motor pique.

### TRABAJO SIMPLE

La transformación se basa fundamentalmente en el empleo de dos carburadores SU, y en el aumento de la compresión, que es elevada a 9:1. La culata, además de rebajarse, es pulida interiormente y dotada de una junta diferente a la de serie. La tapa de las válvulas se sustituye por otra cromada en la que luce el nombre Cooper. El escape silencioso es también sustituido por otro más adecuado a la nueva carburación, pero más ruidoso, sobre todo a altos regímenes.

El resultado de estas operaciones es un motor de 58 CV DIN y un par de 7,2 mkg. La primera cifra se obtiene entre 5.500 y 6.000 rpm, y la segunda, entre 3.000 y 3.500. En nuestra opinión, es en la mejora del par donde residen las buenas cualidades de la transformación, ya que para el usuario turístico el mantener el motor por encima de las 5.000 revoluciones no es interesante ni por el consumo ni por el mayor desgaste de la mecánica.

Por debajo de las 2.000 revoluciones el motor da tirones, incluso en marchas cortas.

Una de las grandes ventajas de este coche es la facilidad con que puede adelantar a otros usuarios, ya que entre 3.000 y 4.000 vueltas posee un poder de aceleración digno de coches de mucho más precio.

Creemos conveniente, y esto cuesta poco, dotar a los discos de frenada de unas pastillas con mayor resistencia a la pérdida de fricción. En carreteras sinuosas, en las que se combinan las acciones de retención de motor y frenada, es un detalle conveniente de cara a mejorar la seguridad. Con todo, las pastillas que trae de origen son de buena calidad, aunque para ese uso fuerte, repetimos, es conveniente cambiarlas.

### VELOCIDAD PUNTA

Es normal entre los futuros clien-

tes de un modelo de coche, examinar las características de velocidad antes de efectuar la adquisición. El Mini Cooper lo podemos situar entre los que rondan los 150 Km./h. en menos de 20 segundos es el trabajo habitual de este pequeño aparato, lo cual da idea de las verdaderas posibilidades que tiene a la hora de adelantar a un camión o en las salidas de las curvas. Si además de esto, conseguimos una velocidad de crucero oscilante entre los 110 Km./h., creemos que el resultado es satisfactorio.

Para nosotros, el Stage II será recordado como un pequeño diablillo, agradable y dócil. Pudimos haber realizado la prueba del Mini 1275, transformado a 90 CV, pero deliberadamente preferimos ofrecer la de un coche más racional y asequible a todos. Con todo, si este coche quiere encarecerse se puede hacer a gusto. Veamos, por ejemplo, que el coche probado trae techo co-



rredizo (20.000 pesetas), llantas especiales (15.000 Ptas.), radio (5.000), guardabarros ensanchados (2.000), etcétera, lo cual convierte a un utilitario en un modelo de verdadero lujo.

#### FICHA DE LA PRUEBA

Velocidad de punta: 151,5 Kms./h.

Aceleración: 19" para alcanzar los 100 Kms/h.

Consumo: de 10,5 a 13 litros cada 100 Kms.

Características desfavorables: precio algo elevado y empleo de gasolina extra (12 Ptas. litro).

J. F.

(Foto Alguersuari)

# Reda Suiuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



#### Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)  
Teléfonos. 21883 - 21383  
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

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

## Soluciones de emergencia

# COMO SALIR DEL PASO TRAS UN GOLPE MORTAL

En muchas ocasiones, cuando se viaja, es vital llegar a un determinado lugar. Una avería o un accidente son un obstáculo más en el camino, pero no siempre suponen la interrupción total. Es más, a veces, la avería es pequeña, aunque para muchos usuarios normales se convierta en un mundo de problemas. Un pinchazo, una comunicación en la tapa del delco, una fuga del radiador, un cable suelto o un golpe son motivo suficiente como para que quien no está enterado del asunto abandone su coche y siga el viaje por otros medios. Y, en realidad, su coche podría haber llegado perfectamente hasta el final del viaje, o, cuando menos, hasta un taller donde lo arreglarán perfectamente o se encargarán de él.

Pasemos ahora a dar orientaciones acerca de la solución de un problema muy frecuente, como

es un golpe frontal, con el único fin de salir del paso de momento y poder llevar el auto a una población o hasta el final de nuestro viaje.

Supongamos que un coche ha chocado de frente contra un árbol, otro vehículo, una pared o cualquier otro objeto. El golpe no ha sido muy fuerte, pero el guardabarros anterior izquierdo tropieza con la rueda delantera. El caso lo podemos aplicar a un Seat 600, sumamente representativo por su amplia difusión. Recordemos que lleva motor trasero, con lo que las generalidades se pueden aplicar a todos los modelos similares.

Para solucionar el problema que plantea, puede situarse el coche frente al árbol, columna, farola u objeto con el que haya chocado, de forma que pueda atarse fuertemente por medio de una cuerda gruesa o una cadena. Con ella se abarcará todo el protector del paragolpes, que sujeta tanto a éste como a partes vitales de la carrocería, como es la estructura del cofre y el soporte del frente. Una vez bien atado el automóvil nos podremos a eliminar los efectos del golpe en la mayor medida posible; por lo menos para ahuecar el guardabarros de la rueda delantera, de forma que ésta quede libre y nos permita continuar el viaje.

Cuando se haya sujetado el protector del paragolpes, el otro extremo de la cuerda o cadena se sujeta a la columna u objeto frente al cual se haya colocado el coche. Se trata entonces de empujar en sentido contrario al que el vehículo traía



### LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

Cuando piense en instalación o renovación de sus oficinas consulte a:

# RONEO UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN

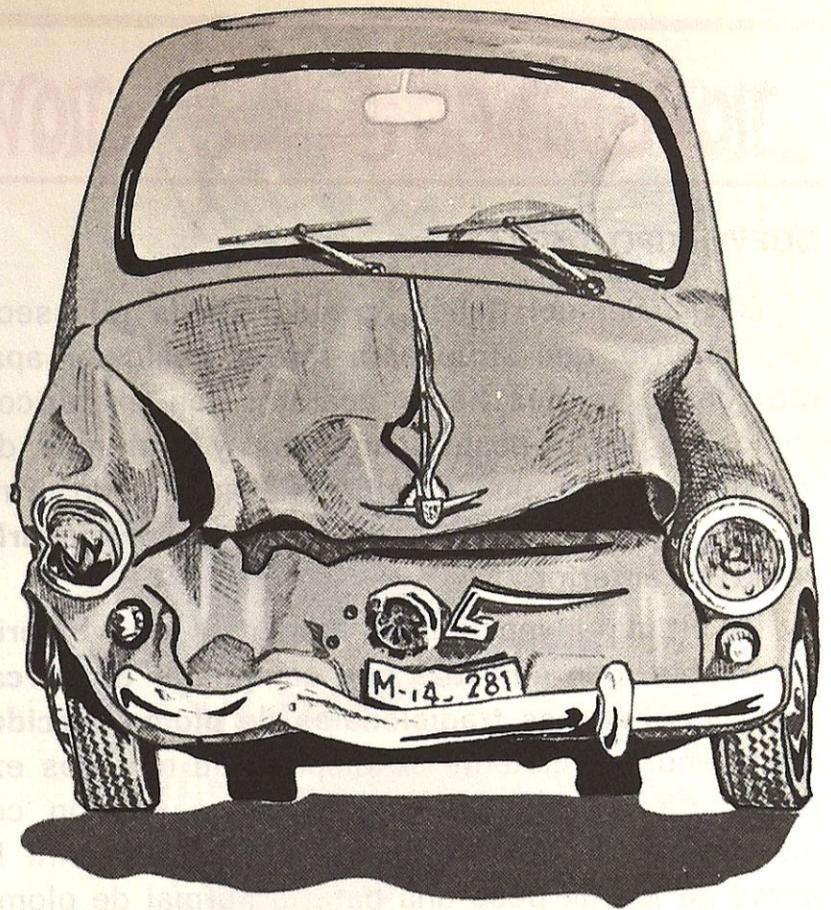
cuando sufrió el accidente. Con varios empujones enérgicos, la fuerza concentrada en el protector hará que las piezas vayan buscando su lugar original, aun cuando no se logre del todo. El vehículo puede ser empujado desde fuera y hacia atrás, o simplemente, poniendo el motor en marcha y dando hacia atrás suavemente, de forma que la brusquedad no rompa la cuerda, hasta que nos cercioremos de que la chapa ha vuelto más o menos a su sitio y permita los movimientos de la rueda. Esto último es sencillo de comprobar, haciendo girar al volante a un y otro lado, hasta que no se encuentre obstáculo alguno en el giro de ruedas, ni roce contra el paso de la carrocería.

Como hemos indicado, estos consejos sirven exclusivamente para salir del paso y, más que nada, para tratar de llevar el automóvil hasta un taller.

### ALINEACION DE RUEDAS

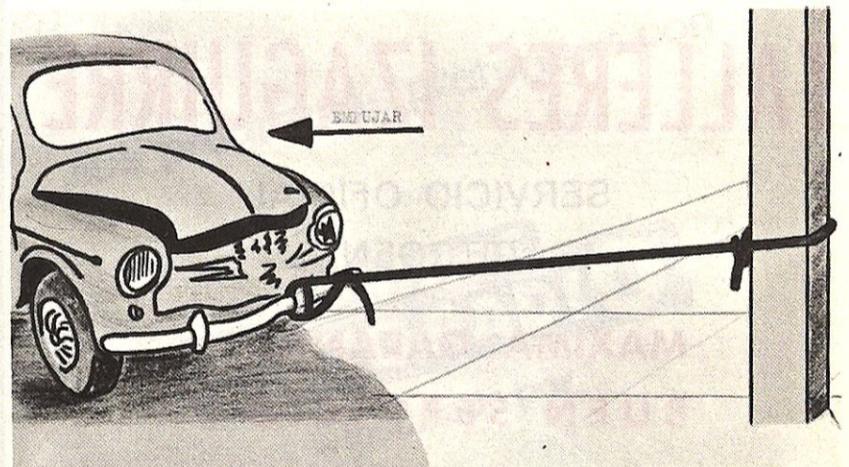
Pero es muy importante, cuando ocurra un accidente de este tipo, comprobar la alineación de ruedas y una revisión de la dirección, pues es muy posible que se haya desajustado. La forma de comprobar hasta qué punto las ruedas han perdido su posición normal, consiste en tomar mediciones de la distancia entre ejes de una banda y luego los de la otra. Estas medidas, si no coinciden con la distancia expresada en el catálogo, indican el grado de desviación con que el golpe ha afectado a la totalidad del coche y a la dirección. Tal vez pudiera solucionarse por el mismo sistema de dar tirones de las ruedas más aproximadas hasta lograra una disminución de la deriva. Pero es mejor llevar el coche a reparar. Para ello, basta con conducir despacio, cuidadosamente, y girando de forma continua el volante hacia el lado contrario donde se haya sufrido el golpe, siempre con suaves toques.

Ahora bien, si las medidas tomadas coinciden con las estandarizadas, no creemos que haya inconveniente en proseguir el viaje hasta donde estaba nuestro objetivo. El llevar la carrocería más o menos arrugada no habrá de ser inconveniente para que, si tenemos que llegar, lleguemos.



Lógicamente, hemos hablado al principio del caso del Seat 600, pero estos métodos se pueden aplicar a muchos otros coches. En cambio, hay modelos como el Citroën o Dauphine, que permiten desmontar fácilmente las aletas, frontales, laterales, etc., y que tal vez ni precisen un empuje o una presión para que nos permitan salir del paso. Que de esto se trata.

JOSE MARTINEZ



AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26 - Tlfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

### NUEVO TIPO DE BATERIA

El Dr. Samuel Ruben, creador de la pila seca de mercurio, que sirve para mover cualquier aparato desde relojes hasta aparatos tan exóticos como los marca-pasos cardíacos y sistemas de comunicaciones por satélite, ha patentado otro invento **que pudiera resultar tan revolucionario** como el anterior.

La última invención de Ruben es una **batería recargable, que amenaza con conquistar el mercado de las baterías tradicionales de plomo y ácido.** Hasta ahora solamente se dispone de modelos experimentales; pero se cree que una versión comercial de la misma pesaría aproximadamente la mitad de lo que pesa una batería normal de plomo y ácido, tendría un tamaño de los dos tercios y costaría únicamente un poco más, pudiendo venderse a un precio ligeramente inferior al de las baterías de níquel-cadmio y otras baterías similares.

La batería a que nos referimos, utiliza **titanio nitrurado en lugar de plomo** en la rejilla de sopor-

te y, como quiera que el titanio es más ligero y más resistente que el plomo, se necesita menos cantidad.

El resto de los elementos esenciales está hecho de **peróxido de plomo, plomo esponjoso y ácido sulfúrico**, como en las baterías normales.

### TAXIMETRO ELECTRONICO

La empresa australiana «Standard Telephones and Cables Pty. Ltd.», está fabricando el nuevo taxímetro electrónico diseñado por el ingeniero en electrónica de Brisbane, Jim Sanders, de la «Sanders Enterprises».

Se trata de una mini-computadora con un sistema de circuitos integrados que, se afirma, hacen de todo, menos abrir la puerta del taxi.

Recibe su información en la forma de pulsaciones de la caja de cambios y puede satisfacer casi todos los requerimientos de las compañías de taxis. Se manifiesta que el medidor es a prueba de fallos... y, tan pronto que se conecta se comprueba sólo en una décima de segundo y no permitirá que se baje la bandera hasta que todas las unidades estén funcionando.

El Sr. Sanders ha estudiado los problemas de los conductores de taxi y propietarios de flotas de taxi, en Australia y en el extranjero. Ha diseñado el medidor para programarse con cualquier tipo de tarifa.

### LA «GENERAL MOTORS» Y CHRYSLER ESTUDIAN CONJUNTAMENTE UN NUEVO MOTOR

Funcionarios de las empresas americanas «General Motors» y «Chrysler» han informado que, al igual que la «Ford Motor», están estudiando las posibilidades de construir motores para automóviles que funcionarían con un tipo de combustible distinto del actual.

Henry Ford II ha indicado que su Compañía comenzará en fecha próxima la producción de motores tan pronto como la industria petrolífera suministre el nuevo tipo de gasolina a escala nacional.

Virgil Boyd, vicepresidente del Consejo de «Chrysler», ha informado que «todos estamos preparados para fabricar motores de baja compresión si las compañías petrolíferas nos facilitan la gasolina especial que necesitamos. No hay ningún tipo de problemas, para fabricar este tipo de motores».

El presidente de la «General Motors», Mr. James M. Roche, ha declarado que «estamos dispuestos a recorrer el

## TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN“

**MAXIMA GARANTIA**

**BUEN SERVICIO**

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación  
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN

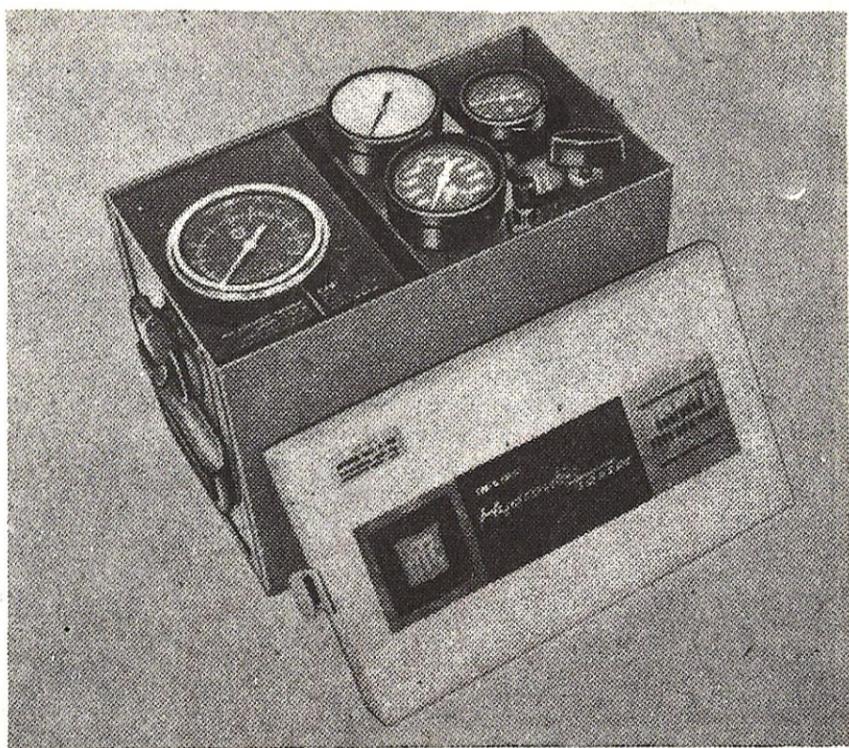
camino que sea necesario para resolver el problema de la polución atmosférica».

«Pensamos que para ello habrá que introducir alteraciones en los motores y, en los combustibles. Por nuestra parte estamos preparados para realizarlas».

## NUEVO COMPROBADOR DE CIRCUITOS HIDRAULICOS

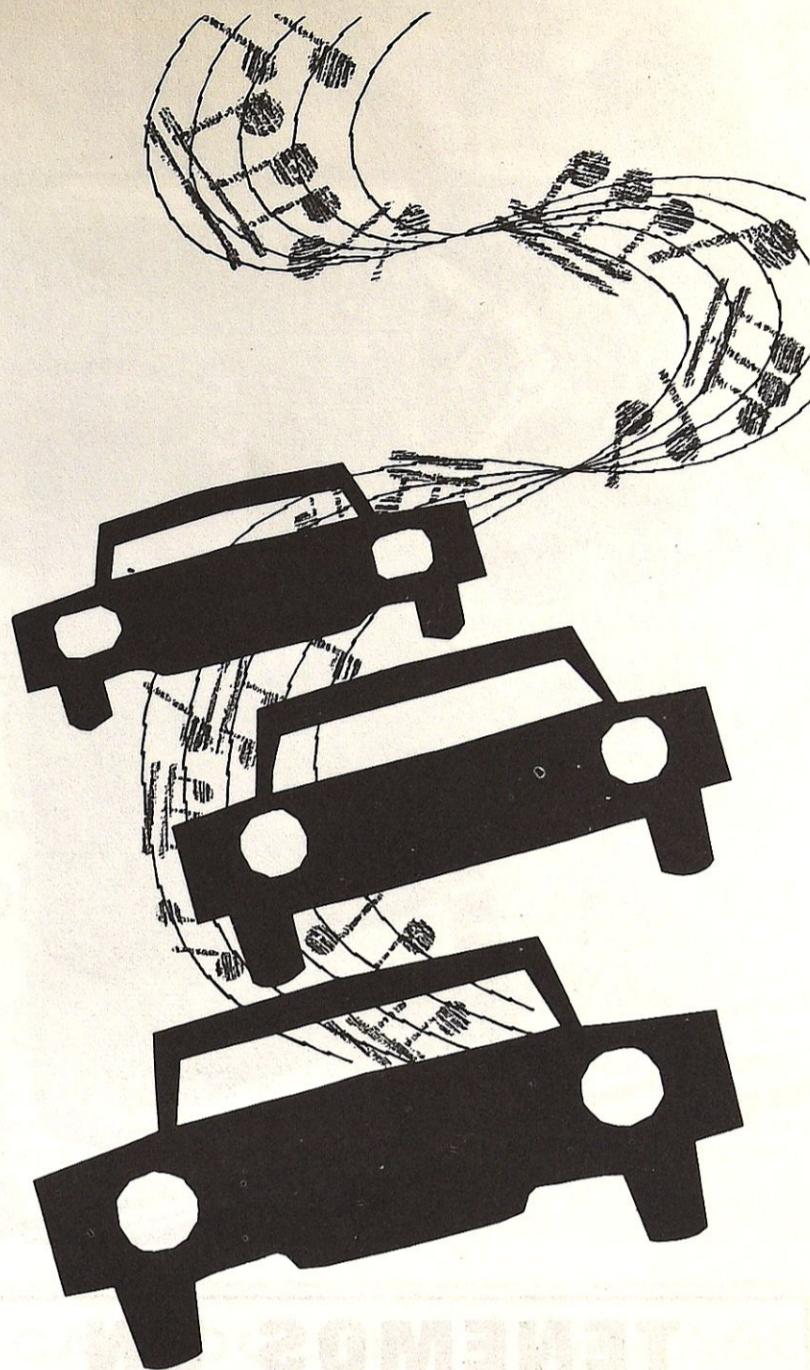
La firma norteamericana Owatonna Tool Company ha lanzado recientemente al mercado un nuevo equipo portátil para la comprobación de circuitos hidráulicos, cuya principal característica es el disponer de un doble sistema de medición, con manómetros independientes para alta y baja presión.

Este nuevo comprobador, denominado «In-Line» Hydraulic Tester, al disponer de un manómetro especial para bajas presiones, permite efectuar las mediciones en esta gama con mayor exactitud y velocidad que los equipos existentes hasta el momento, por lo que encuentra un enorme campo de utilización en los circuitos hidráulicos con bomba incorporada, del tipo de ciclo cerrado, tales como los que usualmente se emplean en las transmisiones hidráulicas de diversos vehículos y maquinaria de construcción, agrícola y de obras públicas. El dispositivo medidor de baja presión se desconecta automáticamente tan pronto como la presión supera el máximo valor fijado en su escala de lectura, evitándose así el que pudiera sufrir daños por un exceso de la presión soportada.



El nuevo comprobador «In-Line» se presenta en versiones para medidas del sistema métrico decimal y para medidas inglesas, siendo susceptible de verificar al mismo tiempo el caudal, la temperatura y la presión de cualquier circuito hidráulico, evitando así la necesidad de desmontar los diversos componentes. Su exactitud en las comprobaciones no se ve afectada por la posible variación de otros factores, como pueden ser la temperatura del fluido, su viscosidad o su grado de impureza.

Para más información, pueden dirigirse al fabricante, cuya dirección es la siguiente: Owatonna Tool Company, 1045 Eisenhower Drive, Owatonna, Minn. 55060, U.S.A.



sus programas preferidos con

**PHILIPS**  
**AUTO-RADIO**  
instalado por

**RADIO GROS**

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

**UNA GARANTIA AUTENTICA**



# SEAT JUNCOSA 1300

## 110 CABALLOS PARA SUPERAR LOS 180 KMS/H

En el momento en que el público español comienza a querer coches de buena potencia y velocidad, algo mejor y más espectacular que lo de serie, la posibilidad de contar con equipos de transformación y con buenos y acreditados preparadores se convierte en algo importante. Con todo, son pocos los modelos preparados que tienen una gran semejanza y muy contados los casos en que se puede hablar de coches mejorados con una preparación «standard». Entre estos pocos casos están los Mini con sus equipos Cooper Stage II y III o el propio de la B.M.C.; los «seiscientos» con las mejoras Nardi y Conti, etc. Ahora, a los ya mencionados puede añadirse el que Jaime Juncosa ha realizado en Barcelona para la transformación del Seat 124 y elevar su potencia y su velocidad a 150 Kms/h., 165 y 180, según se trate de la versión Normal, Sport o Corsa.

Hemos tenido ocasión de tomar contacto con este coche en los servicios de Galecar, de Madrid, ya que el Seat Juncosa 1300 ha comenzado a ser comercializado en varios puntos de España, al precio total de 261.437 pesetas el más rápido y potente de los modelos, incluidos los impuestos y la matriculación.

Este coche conserva toda la apariencia exterior del Seat 124 y sólo unas partes pintadas en negro lo identifican. Lógicamente, se le ha cambiado de llantas y se le han montado unas de 13", sobre las que se calzan neumáticos radiales 175/13.

Su interior se caracteriza por la completísima instrumentación encuadrada en el salpicadero, de forma que no falta

## TENEMOS UN COCHE ULTIMO MODELO A SU DISPOSICION

# ATESA

le ofrece

### ALQUILER DE COCHES SIN CONDUCTOR

*Servicio impecable y con la ventaja para Vd. de poder devolver el coche en cualquiera de nuestras sucursales en España sin pasarle cargo alguno por retorno en vacío.*

VARIEDAD DE TARIFAS DONDE ELEGIR

Y además

**Descuentos especiales para los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro**

Solicite, sin compromiso, información y folletos

# ATESA

AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL, S. A.

AGENCIA DE VIAJES • TITULO 39, DEL GRUPO A  
PLACA DE ORO AL MERITO TURISTICO

Avenida de España, 1 - Telfs. 18 119 y 23 8 28  
SAN SEBASTIAN

o en cualquiera de nuestras Sucursales en: Algeciras, Barcelona, Granada, Madrid, Palma de Mallorca, Puerto de la Cruz, Sevilla y Torremolinos.

Recambios  
Accesorios

# RADU

## DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

ninguno de los aparatos de medición propios de un coche de competición. El volante, en acero inoxidable y cuero, es de una dimensión muy adecuada para la conducción rápida. Los asientos delanteros son muy anatómicos y envolventes, tapiados en negro y sumamente confortables; en cambio, se mantienen los de atrás de origen.

#### 110 CABALLOS

De poco serviría haber cambiado el aspecto interior si el motor no respondiera al carácter deportivo que se le da a esta versión. Con su cilindrada de 1.280 c.c., el Seat Juncosa da una potencia de 110 CV DIN, a 7.200 revoluciones por minuto. Esto puede dar idea de lo apretado que va este coche, ya que la cilindrada apenas ha sido aumentada, en relación con el 124, en menos de 100 c.c. En cambio, la relación de compresión sube a 11,9:1.

La alimentación corre a cargo de dos carburadores dobles, con un cuerpo por cilindro, de la casa Weber, tipo 40 DCOE, complementado por una bomba eléctrica.

Para sujetar toda esta potencia, ya hemos hablado de unas llantas de mayores dimensiones y neumáticos radiales 175/13. Aun cuando el tipo de suspensión permanece idéntico al del 124, los amortiguadores empleados en este coche son los Sachs de doble efecto. Por otra parte, las vías han sido aumentadas, la delantera a 1.400 mm. y la trasera a 1.400. La batalla es de 2.042 mm.

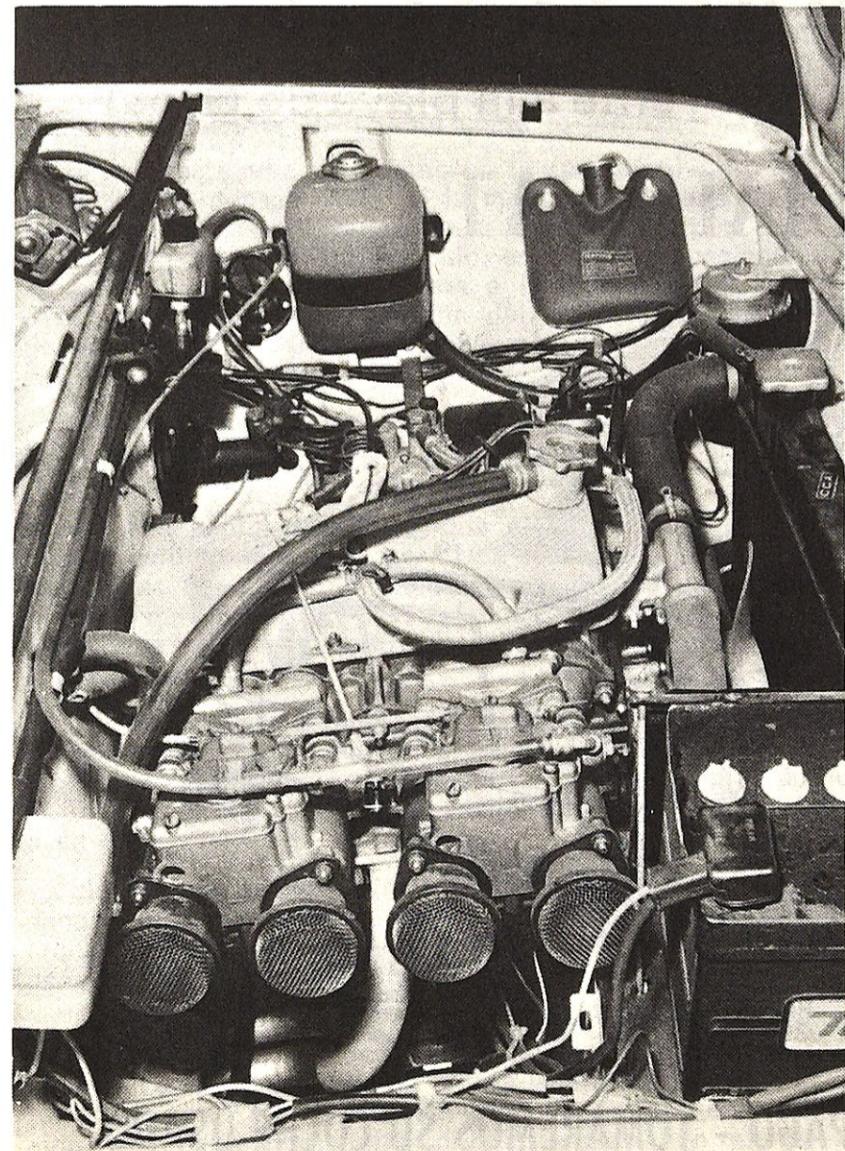
## TRES VERSIONES PREPARADAS SOBRE LA BASE DEL SEAT 124

La velocidad punta de este modelo está por encima de los 180 Kms/h.

#### OTRAS VERSIONES

Con la misma presencia exterior, con variantes propias de la diferencia de potencia y con una preparación distinta, Juncosa ha puesto en el mercado español otras dos versiones, como indicábamos antes.

La primera de ellas, la normal, tiene una relación de compresión de 10:1; el par máximo lo obtiene a 3.600 revoluciones por minuto y es de 10,2 mkg. La potencia máxima, de 80 CV DIN, a 6.060 revoluciones. Es la versión más pobre y, no obstante, da 10 CV más que el actual coche de serie



Seat 1430. Está alimentado por un carburador Weber 32 DHS, con bomba mecánica. No varía la batalla, y las vías son de 1.330 mm. la delantera y 1.300 mm. la trasera. Lleva llantas 4,5/13". Su velocidad máxima, por encima de los 150 Kms/h.

La versión Sport, con 10,9:1 de relación de compresión, da una potencia de 100 CV DIN, a 6.600 revoluciones por minuto; el par máximo, de 11,7 mkg, lo tiene a 4.200 vuel-

tas. Está alimentado por un carburador Weber 40 DCOE con bomba mecánica. Lleva amortiguadores Sachs de doble efecto. La vía delantera tiene 1.410 mm. y la trasera, 1.380 mm. Las llantas son 5 K/13" y monta neumáticos radiales 115/13. Como opción, tiene la suspensión preparada y servofreno, mientras que en el modelo Corsa el servofreno viene incluido en toda la preparación y ofrece como opción la suspensión de competición.

J. M. V.

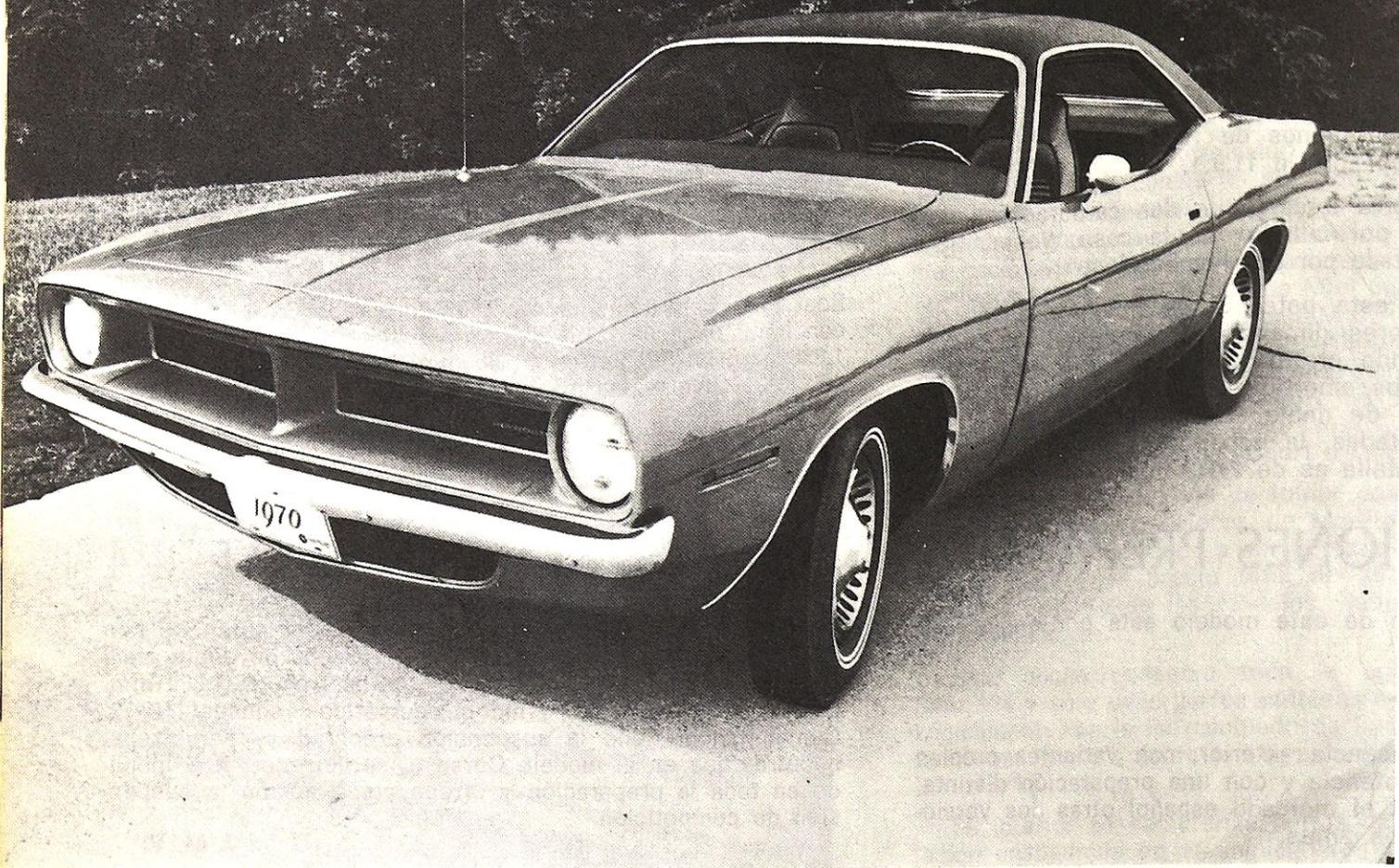
## CARROCERIA Y GARAGE



- Arreglo de carrocerías todas las marcas
- Pintura nitrocelulosa y sintética
- Lavado y Pintura Bajos
- Guarnecido y Fundas
- Mecánica general
- Electricidad
- Servicio control de dirección
- Equilibrado de ruedas

●  
Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5  
Teléfonos 10235 y 10350  
**SAN SEBASTIAN**  
Agencia Oficial Peugeot

# IMPORTACION PARA 1970



Simca Española, Sociedad Anónima, importará a principios del año 1970, un limitado grupo de vehículos de las marcas Dodge, Plymouth y Chrysler, los cuales podrán ser matriculados con placas españolas.

No se conoce aún la cantidad de coches que serán traídos a nuestro país, pero parece ser que será bastante limitada, por lo cual se están haciendo llamadas a los posibles clientes de estos modelos de lujo para realizar los pedidos cuanto antes.

Uno de los coches más atractivos de la serie que ofrece el grupo Chrysler, en su gama 70, es el Barracuda, que aparece en la fotografía, así como el Dodge Challenger y el Imperial.

## TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31-33 • Telf. 42-03 (Frente a la playa de Gros)

### SERVICIO OFICIAL SEAT



*Y la garantía  
de la más completa  
gama de versiones*

Precio 111.900 pts.

**8** SEAT  
**50** sport  
coupe

ADQUIERALO CON GRANDES FACILIDADES DE PAGO - TOMAREMOS SU COCHE USADO

# Carta de un automovilista a un peatón

Por Donato León Tierno

Mi querido amigo:

No es la primera vez que escribo sobre la circulación. A usted, a mí y a todos nos preocupa el tema cada día más. Es normal que así sea. Si le echamos un vistazo a las estadísticas del parque automovilístico nacional nos aterrarnos al comprobar el salto que ha dado; y si pensamos que en Estados Unidos los accidentes de circulación causan más bajas en un año que las que se han producido en toda la guerra del Vietnam, nos hallamos entre otro tema idóneo de meditación.

Hay un dicho norteamericano que define el peatón como a «un hombre que va a pie porque tiene su automóvil en el taller». No es nueva pero sí un poco exagerada la anécdota del hombre que va en su coche y trata de llevar a un amigo hacia su centro de trabajo que le coge de camino.

—Sube, te dejo en tu oficina.

—Perdona, hoy no acepto. Llevo demasiada prisa...

\* \* \*

Escribo esta carta, amigo lector, la misma noche que acabo de recibir la notificación de una multa de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid. Me indican en ella que debo abonar la cantidad de 250 pesetas «por haber rebasado la línea continua al efectuar un adelantamiento». Tiene razón, fue así.

En su día conté en «Arriba», cuando cometí la infracción, lo amablemente que se comportó la Policía de Tráfico. Yo me defendí con argumentos más o menos efectistas, pero poco consistentes. De nada me valieron.

No soy viejo, o, por lo menos, no me tengo por tal. Llevo conduciendo cerca de veinte años. Desde la fecha de expedición de mi permiso a hoy han cambiado radicalmente las cosas en España. Los pocos «privilegiados», llamémosles así, que hace dos décadas poseían automóvil se enmarcaban en el cuadro de los seres superiores. Los que no disponían de vehículo lo despreciaban tanto como lo temían.

El «chufra, chufra, que como no te apartes tú», del cuento maño, no ha desaparecido de la mente de muchos de nuestros compatriotas. Educar, tanto al hombre de a pie, como al que va al volante de un vehículo, es lo más consciente que se puede proponer. Es la meta a la que debemos aspirar. Crear una conciencia ciudadana del accidente, del respeto. Somos uno de los países con más alto índice de muertos y heridos.

Hacer un análisis de las causas nos llevaría demasiado lejos, pero creo que, con buena voluntad, podríamos sintetizarlas, sin pretender agotarlas, en estas:

a) Los peatones piensan que el automóvil y el hombre que lo controla son «robots». Una frenada y todo resuelto. No. No es así. Cualquier persona que piense un poco comprobará que hay unas leyes físicas, psicológicas y mecánicas, que regulan y controlan tanto a la máquina, como a los reflejos humanos.

b) Es necesario que cada hombre, cada futuro peatón «tenga o no el automóvil en el taller», sienta el respeto de las leyes, se imbuya en su espíritu y las cumpla, porque no se puede ser ciudadano responsable si se desprecian o se vulneran.

c) Sin excesivos tecnicismos, con la conciencia ciudadana a punto, con serenidad de juicio y los sentidos alertados desde la escuela primaria, debe emprenderse una campaña contra la muerte por la máquina.

d) Sin querer caer en los tópicos estereotipados, serían en éstos en los que habría que insistir más. Respeto mutuo. Educación. Atención a los semáforos; observar en todo momento las reglas del juego. Caminar con precaución. No confiar, desconfiar diría más bien, aun cuando pa-

rezca un contrasentido. Ni sabios distraídos, ni imprudentes temerarios. Las señales se han inventado para algo, entre otras cosas, la más importante, para respetarlas.

e) El «ya parará él», es tan peligroso como el final del cuento del «tren del maño». Pragmatismo y lógica.

Muchas cosas más, amigo lector, podría contarle de mis experiencias como conductor-peatón, pero, como en el decálogo, las podemos reducir a dos:

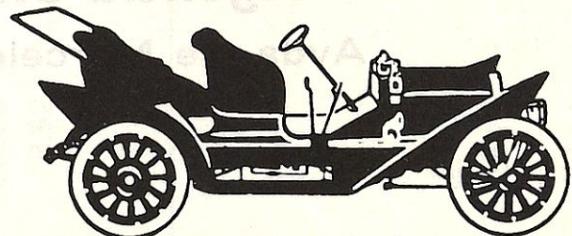
1) Salvaguardar la vida con la norma, con la ley que hay obligación de saber y cumplir.

2) Observar el máximo respeto al prójimo, sin arrogancia, con modestia, sin invocar el soplete oxídrico o el baño de ácido corrosivo en tal o cual lance de los muchos en los que nos sentimos protagonistas más de lo que fuera de desear en cada jornada.

Querido amigo:

Termino. Un consejo final. La disciplina del bien hacer es la clave contra los riesgos de los accidentes, cuyo índice preocupante aumenta alarmantemente en la sociedad de consumo en la que los españoles —me reservo el calificativo de si para bien o para mal— estamos inmersos con una fuerza imparable.

Quizá, amigo lector, no haya dicho todo lo que pienso, pero sí lo más necesario. Aun cuando sea poco, téngalo en cuenta. Lo que sí deseo es que mis pobres consejos le sean útiles.



## MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESÓRIOS

DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

# Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

**CASA CENTRAL:**  
**PAMPLONA**  
**PLAZA DEL CASTILLO, 21**

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| CAPITAL DESEMBOLSADO..... | 253.218.750 PTAS. |
| RESERVAS.....             | 535.331.470 PTAS. |
| TOTAL.....                | 788.550.220 PTAS. |

## **Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:**

Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

---

### SUCURSALES:

**MADRID:** Recoletos, 22

**BILBAO:** Gran Vía, 32

**SAN SEBASTIAN:** Avenida de España, 9

---

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

---

### INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

|  |              |
|--|--------------|
| Imposiciones a plazo de seis meses ..... | 4,00 por 100 |
| Imposiciones a plazo de 1 año .....      | 4,50 por 100 |
| Cuentas corrientes a la vista.....       | 0,50 por 100 |
| Libretas de ahorro .....                 | 2,50 por 100 |

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

# NUMERO DE PEATONES VICTIMAS DE CIRCULACION EN EL PERIODO ENERO A OCTUBRE DE 1969 Y COMPARACION CON EL TOTAL DE VICTIMAS DE IGUAL CLASE Y EN IGUAL PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

| CONCEPTO                            | CARRETERA    |   |  | ZONA URBANA   |   |  |
|-------------------------------------|--------------|---|--|---------------|---|--|
|                                     | Número       | % sobre el total de víctimas de igual condición | Variación con respecto al año anterior (en porcentaje) | Número        | % sobre el total de víctimas de igual condición | Variación con respecto al año anterior (en porcentaje) |
| <b>TODOS LOS PEATONES:</b>          |              |   |  |               |   |  |
| Heridos .....                       | 562          | 21,50   | — 0,09   | 397           | 59,52   | + 1,54   |
| Muertos .....                       | 3.124        | 8,07  | — 2,18   | 11.521        | 38,90   | + 4,21   |
| <b>TOTAL</b> .....                  | <u>3.686</u> | <u>8,92</u>                                     | <u>— 1,55</u>  | <u>11.918</u> | <u>39,35</u>                                    | <u>+ 3,91</u>  |
| <b>DE ELLOS, MENORES DE 14 AÑOS</b> |              |   |  |               |   |  |
| Heridos .....                       | 103          | 50,72   | — 2,08   | 110           | 91,67   | — 0,05   |
| Muertos .....                       | 875          | 28,76   | — 2,04   | 3.537         | 79,72   | — 1,52   |
| <b>TOTAL</b> .....                  | <u>978</u>   | <u>30,14</u>                                    | <u>— 2,81</u>  | <u>3.647</u>  | <u>80,03</u>                                    | <u>— 1,62</u>  |

## MATRICULACION

|                         | Fabricación nacional | Importación | Subasta | Total |
|-------------------------|----------------------|-------------|---------|-------|
| Camiones .....          | 73                   | 2           | —       | 75    |
| Autobuses .....         | 3                    | —           | —       | 3     |
| Turismos .....          | 707                  | 11          | 6       | 724   |
| Motocicletas .....      | 8                    | —           | 1       | 9     |
| Furgonetas mixtas ..... | 43                   | —           | —       | 43    |
| Semi-remolques .....    | 6                    | —           | —       | 6     |

### ULTIMA MATRICULA

SS. - 92.388 y SS. - 366 - R.

### PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

|               |       |
|---------------|-------|
| Varones ..... | 1.340 |
| Hembras ..... | 314   |

### DENUNCIAS FORMULADAS

|   |       |
|---|-------|
| Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias ..... | 1.427 |
| Idem al Reglamento de Transportes ...                         | 29    |

### ACCIDENTES CIRCULACION

NUMERO DE ACCIDENTES: 61.

|                      |    |
|----------------------|----|
| Muertos .....        | 8  |
| Heridos graves ..... | 28 |

|  |    |
|--|----|
| Heridos leves .....                      | 51 |
| Daños materiales .....                   | 6  |
| <b>Peatones:</b>                         |    |
| Peatones atropellados .....              | 20 |
| <b>Causas:</b>                           |    |
| Exceso de velocidad .....                | 18 |
| Circular por la calzada izquierda .....  | 6  |
| No guardar intervalo seguridad .....     | 4  |
| Giros incorrectos .....                  | 1  |
| Adelantamientos antirreglamentarios ...  | 5  |
| No respetar prioridades .....            | 6  |
| Irrumpir peatones calzada sin precaución | 6  |
| Otras infracciones C. C. ....            | 8  |
| Patinazos .....                          | 3  |
| Reventón rueda .....                     | 3  |
| Fortuitos .....                          | 1  |

## JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

Datos estadísticos correspondientes a Enero de 1970

### MES DE DICIEMBRE MATRICULACIONES

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Turismos .....        | 373 |
| Camiones .....        | 38  |
| Motos .....           | 4   |
| Furgonetas .....      | 49  |
| Autobuses .....       | 1   |
| Otros vehículos ..... | 6   |

ULTIMA MATRICULA: 67.375

### PERMISOS DE CONDUCIR

|               |     |
|---------------|-----|
| Varones ..... | 925 |
| Hembras ..... | 202 |

### ACCIDENTES

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Número de accidentes .....     | 96    |
| Número de muertos .....        | 9     |
| Número de heridos graves ..... | 43    |
| Número de heridos leves .....  | 35    |
| Daños materiales .....         | 38    |
| Vehículos implicados .....     | 162   |
| Sanciones .....                | 1.934 |

### MES DE ENERO MATRICULACIONES

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Turismos .....        | 453 |
| Camiones .....        | 82  |
| Motos .....           | 4   |
| Furgonetas .....      | 59  |
| Autobuses .....       | 1   |
| Otros vehículos ..... | 23  |

ULTIMA MATRICULA: 67.963

### PERMISOS DE CONDUCIR

|               |     |
|---------------|-----|
| Varones ..... | 928 |
| Hembras ..... | 184 |

### ACCIDENTES

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Número de accidentes .....     | 102   |
| Número de muertos .....        | 11    |
| Número de heridos graves ..... | 33    |
| Número de heridos leves .....  | 46    |
| Daños materiales .....         | 46    |
| Vehículos implicados .....     | 178   |
| Sanciones .....                | 2.705 |

Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra

Meses de Diciembre de 1969 y Enero de 1970



# UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

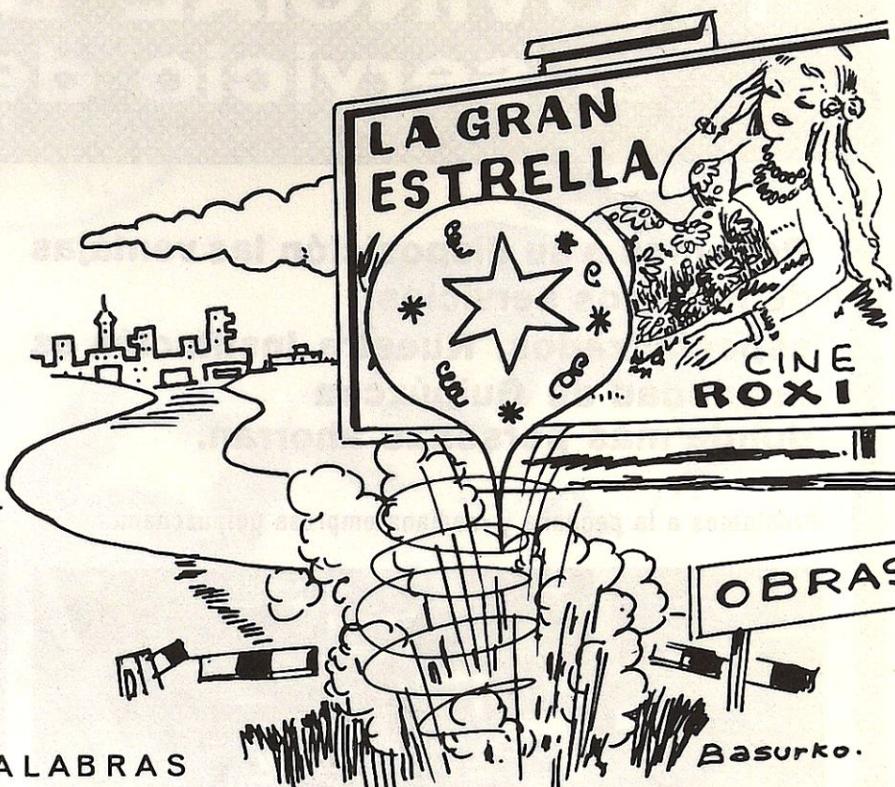
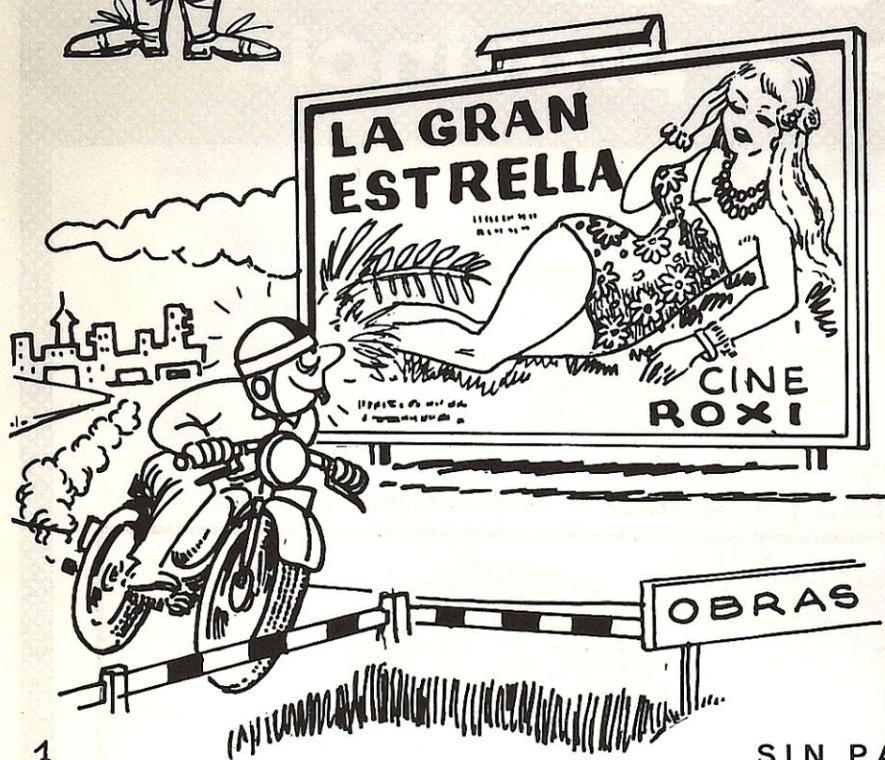
Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

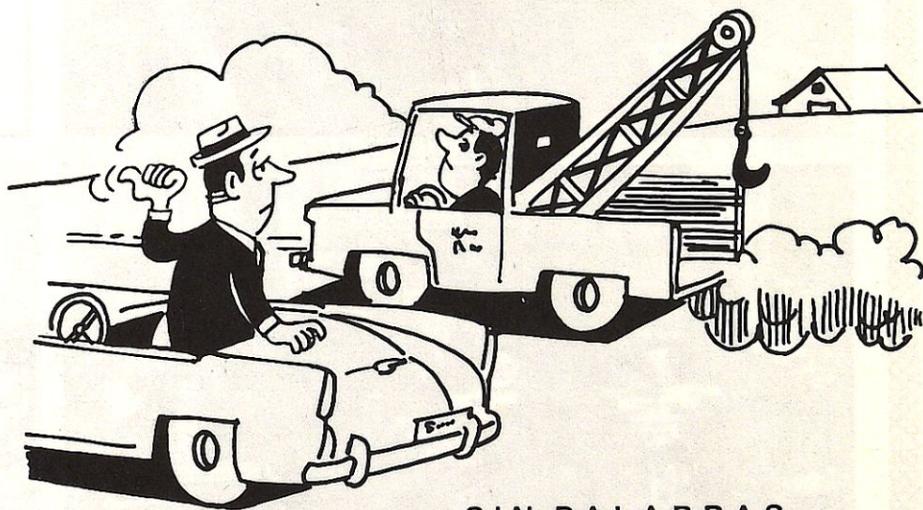


# RUEDA EL HUMOR



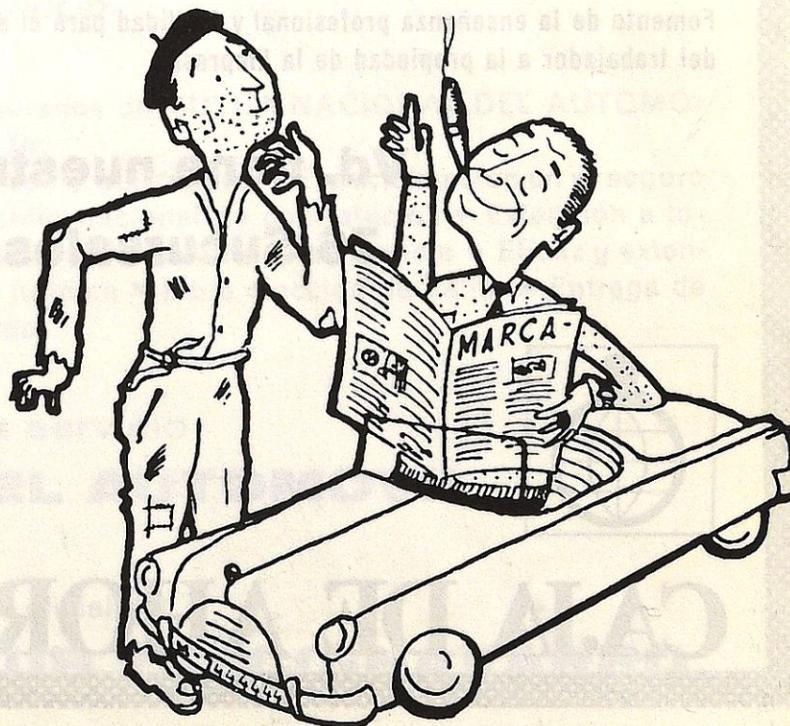
SIN PALABRAS

Basurko.



—¿Qué le parece, profesor, cómo he tomado esta curva?

SIN PALABRAS



—Confío en que todo esto lo hayas robado.

—¿La Lotería? ¡Nada de eso! Mi hijo ha fichado por el Madriles F. C.

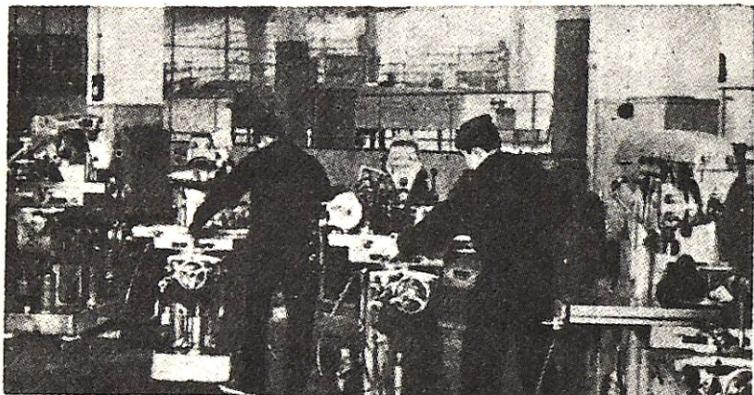
# La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

**Ponemos a su disposición las ventajas de nuestros servicios especializados. Nuestra Institución es la entidad de Guipúzcoa donde más personas ahorran.**

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

**Vd. tiene nuestra atención preferente.**

**76 Sucursales están a su servicio.**



## CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

PUBLIS



# nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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

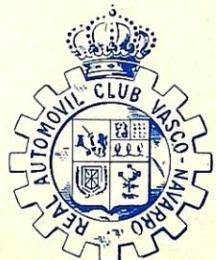


Dos entidades a su servicio

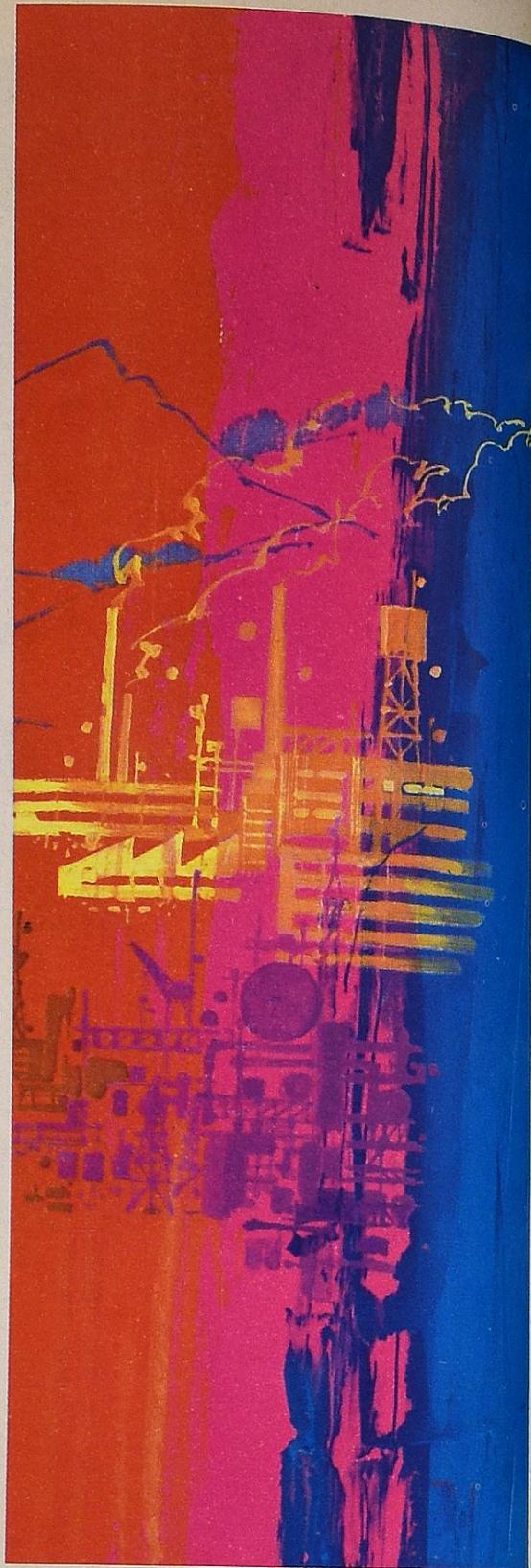
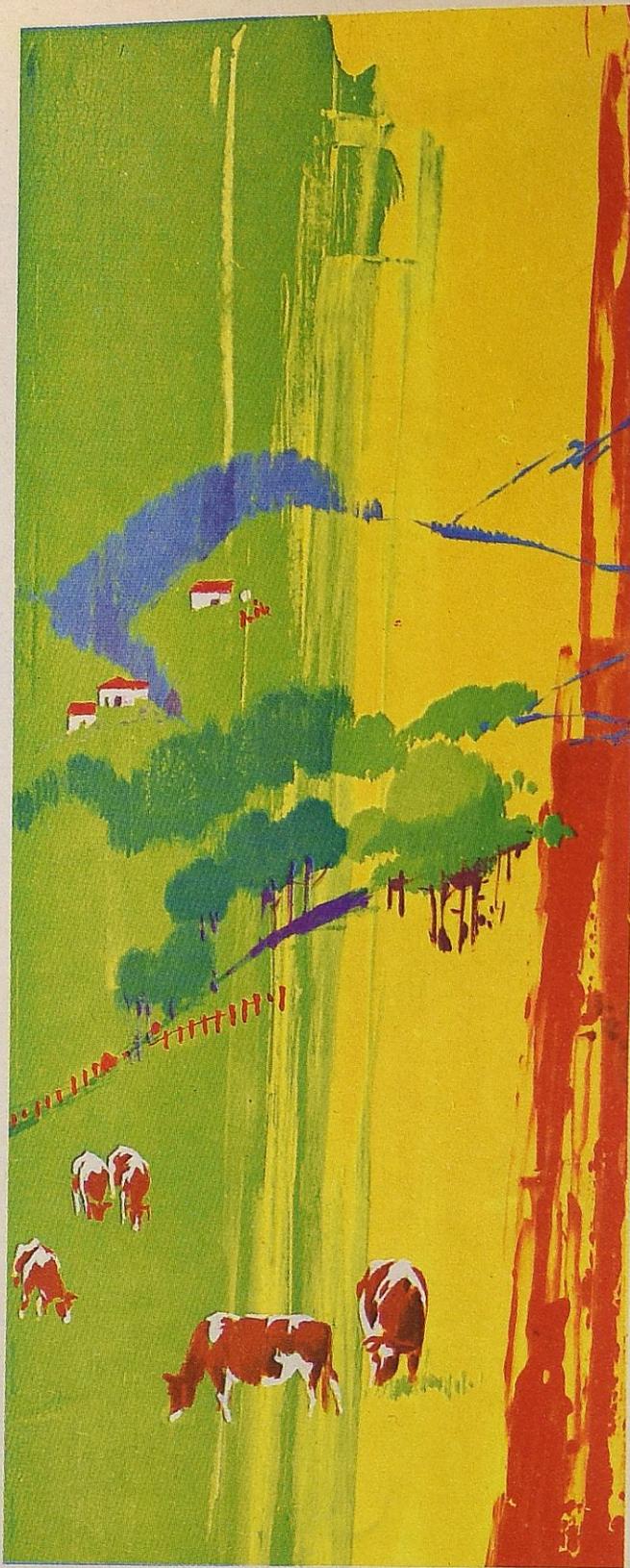
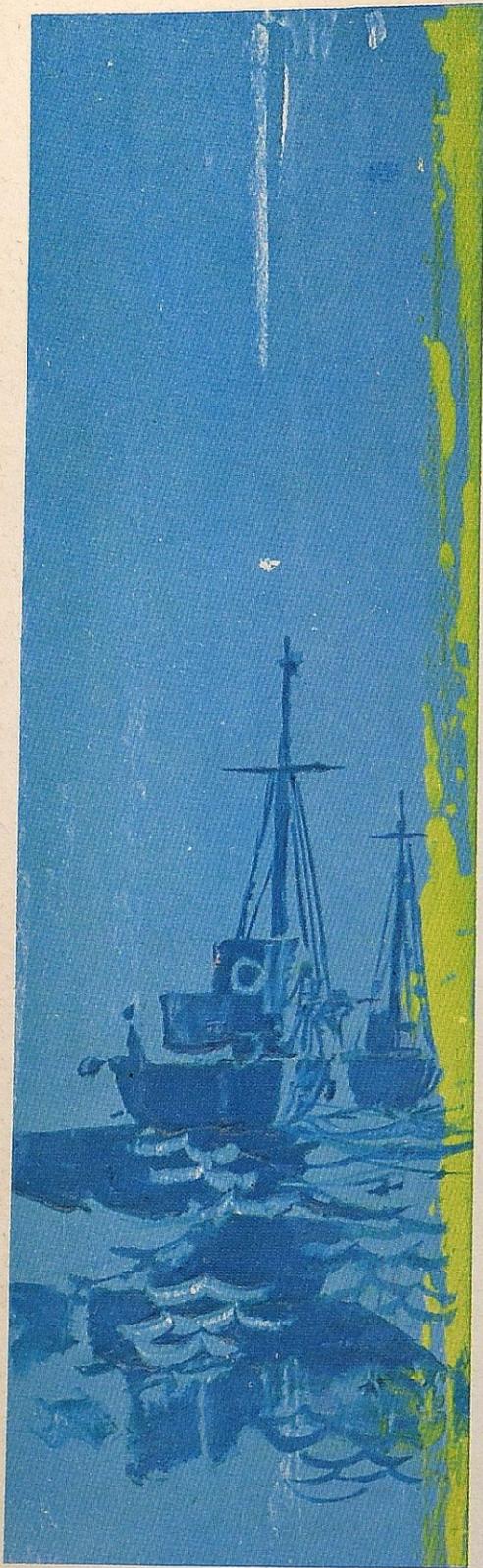
**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**

aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



# Banco Guipuzcoano

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