

El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 13

FEBRERO 1969

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

Presentación

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

El REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) garantiza a todos los socios de esta Asociación el servicio de asistencia en el extranjero.

The REAL AUTOMOVIL CLUB OF THIS RACE

ACEAR

ades)

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domicile

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**
imprimé Premier Secours — Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkblatt

Primer Socorro

Factor de Rhessus
Rhesus factor
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento
Date of birth
Geburtsdatum

Positivo
Positif
Positiv

¿Es diabético?
Le titulaire est-il diabétique?
Ist der Inhaber diabetiker?

Firma del Médico
Signature of the Doctor
Unterschrift des Arztes

Alliance Internationale de Tourisme
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
(et complémentaire de la Carte de Crédit dans les cas (C) et (D) et (E))
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

CRÉDIT

Alliance Internationale de Tourisme
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

En caso de infracción a las leyes y la cubierta de este Carnet de Asistencia le habrán sido impuestas por este REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA bonos, en pesetas y al cambio oficial

Soixante-quinze fr. suisses

Fr. 75.-

ou approximativement	67
D.M.	100
Nouveau franc	85
Escudo	450
Escudo	500
Fr. belge	870
Lire	10700
Holl. fl.	65
Svenska kronor	90
Norske kroner	120
Danske kroner	130
Dinars jugoslavenes	10200
Dr. (Drachmes)	525
Suomen markkaa	5500

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

Cinquante francs suisses

Fr. 50.-

ou approximativement	50
D.M.	100
Nouveau franc	85
Escudo	450
Escudo	500
Fr. belge	870
Lire	10700
Holl. fl.	65
Svenska kronor	90
Norske kroner	120
Danske kroner	130
Dinars jugoslavenes	10200
Dr. (Drachmes)	525
Suomen markkaa	5500

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

Deux cents francs suisses

Fr. 200.-

ou approximativement	200
D.M.	100
Nouveau franc	320
Escudo	1600
Escudo	1700
Fr. belge	3400
Lire	42800
Holl. fl.	130
Svenska kronor	160
Norske kroner	240
Danske kroner	320
Dinars jugoslavenes	27400
Dr. (Drachmes)	1400
Suomen markkaa	14700

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Signature du titulaire:

Le Secrétaire général
de l'Alliance Internationale
de Tourisme:

Brihda pi

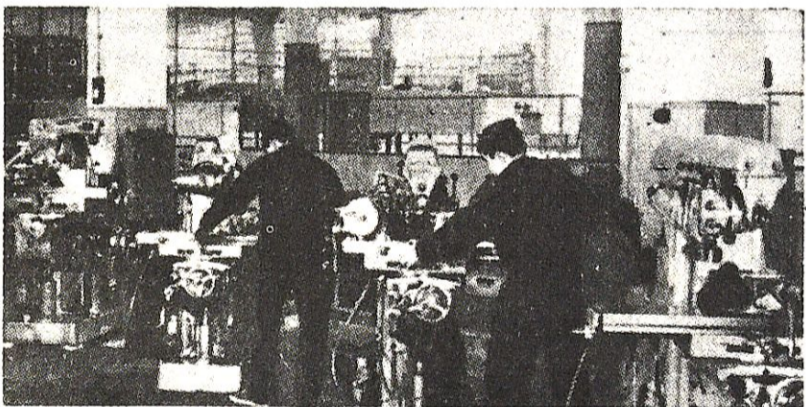
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

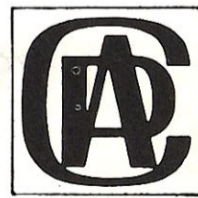


Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

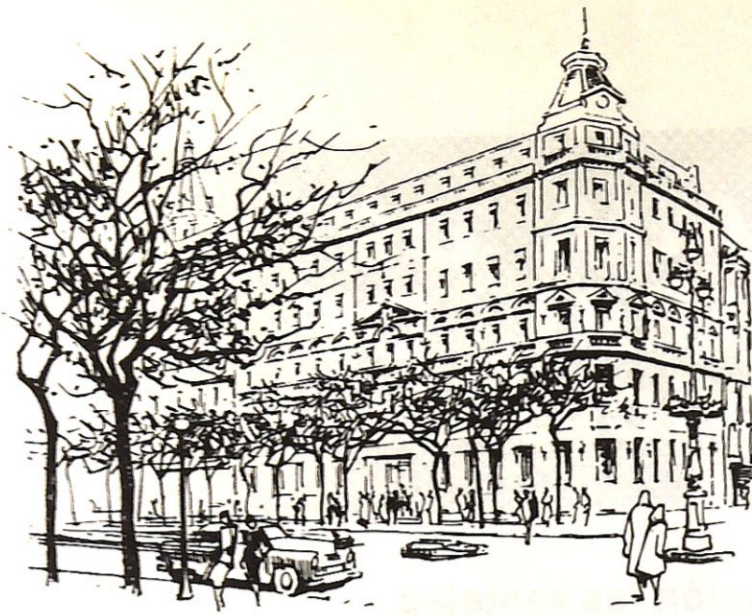
Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.

PUBLIS



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

CAPITAL 165.000.000 de ptas.

RESERVAS..... 273.597.994 de ptas.

Casa Central: Avenida de España, 19 - San Sebastián

SUCURSALES URBANAS:

- | | | |
|--------------------|---|------------------------------|
| Barrio de Amara | - | Avda. Sancho el Sabio, 31-33 |
| Barrio del Antiguo | - | Matía, 58 |
| Barrio de Azcuene | - | Trincherpe, Azcuene, 3 |
| Barrio de Eguía | - | Eguía, 3 |
| Barrio de Gros | - | General Primo de Rivera, 19 |

Sucursales y Agencias en los principales pueblos de la Provincia

TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA, BOLSA Y AHORRO

(Aprobado por el Banco de España con el número 5.003)



El Auto**CLUB**movil

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

SUMARIO

	Págs.
Vasco-Navarro	3
Londres - Sidney	4
Información del Club	9
El por qué de un peaje	13
¿ Se puede intervenir el permiso de conducción por la aplicación de reiteradas multas?	14
Impuesto general sobre la renta para los poseedores de automóviles	19
Temperaturas en la cocina y en la gastronomía	20
Orientación sobre precios de coches nuevos	23
Arrancar en tiempo frío	25
En 1968 el automovilismo Vasco-Navarro se ha colocado a la altura del madrileño y catalán	26
Noticias	29
Novedades	30
La Jefatura Central de Tráfico se preocupa por los aspirantes a conductor	33
¿ Quiere dar una vuelta conmigo?	34
Rueda el humor	37
Diesel o gasolina	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40

En la portada: Pasajes de San Juan (Foto: Ibarburu)
Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasconavarro
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

VASCONAVARRO

El 25 de noviembre de 1923, tres donostiarras, don Vicente Ametztoy, don Julián Garbayo y don Federico Zappino, convocaban una reunión en los locales del antiguo Club Cantábrico, a fin de fundar en San Sebastián un club automovilista. Esta fue la reacción de un grupo de entusiastas aficionados a las cosas del motor y conscientes del prestigio de San Sebastián, a la vista de las catastróficas consecuencias económicas provocadas por la primera carrera automovilista celebrada en el Circuito de Lasarte, con motivo de la Feria de Muestras celebrada en nuestra ciudad aquél año.

En aquella memorable reunión nació el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, quedando constituida su Junta Directiva de esta forma: Presidente, don Manuel Rezola; vicepresidentes, don Antonio San Gil y don Tiburcio Bea; secretario, don Federico Zappino; tesorero, don Julián Garbayo; vocales, don Genaro Ruiz de Arcaute, don Luis Larrañaga, don León Carrasco, don Javier Peña y don Ladislao Echaide. De aquella primera Junta Directiva el único superviviente es don Federico Zappino, actual presidente del Club.

Al año siguiente el Circuito Automovilista de Lasarte tuvo una organización (la del Real Automóvil Club de Guipúzcoa), responsable y desde aquel momento el prestigio automovilista guipuzcoano quedó sin mácula, llegando a ser una de las competiciones más apreciadas de los campeones mundiales del volante.

Desde entonces el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, ha querido ser (y lo ha logrado en un sinfín de aspectos), el ángel guardián del automovilista, no ya solo en competiciones sino en toda la compleja actividad a que se sujeta toda persona propietaria de un vehículo de cuatro ruedas: legislación, permisos, transferencias e incluso seguros.

Ha sido intensa y extensa la vida del Real Automóvil Club al cabo de estos 46 años. Se ha ido proyectando a otros ámbitos provinciales y regionales con el beneplácito de todos hasta llegar a completar su jurisdicción a toda la región Vasconavarra.

Es el premio a su madurez, a su actividad que en marchas forzadas tenía como único objetivo ayudar y satisfacer al automovilista.

El Real Automóvil Club Vasconavarro desde ahora, tiene una mayor responsabilidad. La familia automovilista ha crecido vertiginosamente. No es admisible la detención; en su gestión, cada día más complicada, no existe el "stop". ¡Adelante!

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

LONDRES - SIDNEY

EL FANTASTICO RALLYE
AUTENTICO
MARATHON
AUTOMOVILISTA

•
ATRAVESARON
QUINCE PAISES
A TRAVES DE
16.000 KILOMETROS
DESPUES DE
15 DIAS AL VOLANTE

•
SED, FRIO, NIEVE, ARENA
FUERON
LOS ACOMPAÑANTES
ASIDUOS DE
ESTOS HEROES

•
A POCOS KILOMETROS
DE LA META,
EL EQUIPO FRANCES
BIANCHI - OGIER
PERDIO LA VICTORIA
AL CHOCAR
CONTRA UN COCHE

•
VENCEDORES:
COWAN - COYLE
Y MALKIN

La carrera en el moderno sentido de la competición, es un juego apasionante, sorprendente para la imaginación.

La carrera en su terreno actual, sigue y seguirá siendo una hazaña, pero cada vez menos una aventura. El perito particular, la característica esencial del marathon automovilista Londres-Sidney, es conservando la hazaña, haber vivido una gran aventura.

Una epopeya en la cual, más que nunca, el hombre debe admitir que los perfeccionamientos técnicos más estudiados, los planes de batalla más sabios, el más sólido coraje, la resolución absoluta, la sed de victoria más devoradora, podían abocar al desastre, al fracaso, en tres metros y dos segundos sobre uno de esos elementos que la naturaleza puede «colocar» al azar sobre los 16.000 kilómetros.

Desde la célebre y lejana París-Pekín (en 1907), ningún organizador se había sentido con la debida audacia para montar una prueba de esta envergadura. Sir Max Aitken, presidente del grupo Beaverbrook, que reúne una cuarentena de periódicos y cadenas de televisión, sería el hombre quien lanzara la idea y las bases de esta prueba, una prueba con un reglamento despiadado, pero de una extrema simplicidad. Londres-Sidney, sería abierta, en efecto a todos los coches (salvo los vehículos comerciales), se admitían todas las modificaciones mecánicas y toda clase de reparaciones (quedaba prohibido no obstante el

cambio del motor o la carrocería).

Todo esto parecía tan simple que los compromisos afluyeron en gran número. Los campeones, bien seguros y... los otros, todo ese pequeño mundo constituyendo una paleta extraordinaria con vivos colores que iban desde el comandante de tanques soviético hasta el teniente de la R.A.F., pasando por el director de... periódico. El estado de espíritu de esta cohorte aventurera se repartía entre el de James Bond, el de Marco Polo o Alain Bombard. Algunos se entrenaron en campos especiales y en operaciones de supervivencia; otros familiarizaban sus estómagos con raciones de... cosmonautas; se llegó hasta repetir la inmersión de un coche en una piscina de 40 centímetros de agua a fin de conocer lo que podría pasar en caso de avería en el lecho de un torrente.

En la mayor parte de los casos y por propia voluntad nadie se benefició de la libertad de aumentar la potencia de los motores.

Lo esencial de las reparaciones fueron proteger las partes débiles de los coches contra la proyección de piedras, así como el refuerzo de las suspensiones. Los coches transportaron una media de 200 kilogramos de piezas y de herramientas. Todos rivalizaron en astucia para lograr un filtro de aire casi perfecto a fin de luchar contra el polvo que haría imposible la carburación. Y hay quienes pensando en los canguros como en el monstruo de Loch Ness, cubrieron



He aquí el coche de los franceses Bianchi-Ogier que estuvieron a punto de ganar la prueba.

materialmente su coche con fuertes tubos de acero.

EN LONDRES, UN 24 DE NOVIEMBRE, KILOMETRO 0

98 tomaron la salida en esta loca y gran aventura que les conduciría desde el Crystal Palace de Londres a Sidney. En el último minuto, el Saab 96 de Ekholt-Waugen y el B.M.W. 2.000 de Large-Langinger-Dudley, renunciaban a la aventura.

Graham Hill, el campeón del mundo de automovilismo, daba la salida acompañado de la señorita Penelope Plummer, recientemente elegida Miss Mundo. Los cronistas británicos más serenos, dijeron luego que parecida expectación en la salida sólo era comparable con la coronación de Su Majestad. El frenesí delirante en las calles londinenses se asemejaba al de las calles de Pamplona en los «Sanfermines». Despedidas, buenos deseos, el entusiasmo popular tiende los brazos a la aventura, la gran magia de esta carrera que comienza en este momento.

Se alcanza París durante la noche sin apenas historia. En el aeropuerto de Le Bourget, ni el frío ni la avanzada hora, impiden el aflujo de aficionados y curiosos. Hasta Turín es un poco el paseo de la salud. Los «Porsche» de Hunter-Davenport y de Yannagas-Dill son los primeros en penetrar en la capital del Piamonte. Sólo Soderstrom conoce ya algunas irregularidades mecánicas bastante serias, lo que le obligará a abandonar el control con bastante retraso.

Antes de alcanzar Belgrado, cuatro equipos abandonan la carrera. Entre ellos el abandono más lamentable por haber sido provocado por algo verdaderamente estúpido. En efecto, el piloto deja caer el cigarrillo encendido sobre su coequipier dormido. Este, al sentir el dolor pega un bote en el asiento y el conductor como consecuencia del susto no puede controlar el coche. De este desgraciado accidente, Woodley sufre una fractura de clavícula.

ESTAMBUL, 3.341 KILOMETROS

Estamos en Estambul. El Ford 20 MRS, de Glemser-Braungart es el primero en llegar al control. La fatiga comienza a dejarse sentir entre los participantes. Se habla de la existencia de nieve en las montañas turcas. El hall del hotel en el que se ha instalado el control hierve de agitación. Los pilotos duermen en los sillones del salón o bajo las escaleras. Winkless-Keran han explotado el motor de su Volvo 144 S y la debilidad de una bomba de agua, va a eliminar a uno de los grandes favoritos de la prueba, Harper, que pilota un Cortina Lotus.

Se aplican penalizaciones retardando la salida del Volvo de Gadd, el



Ford Cortina G.T., de Franklin y el Porsche, de Yannagas. Ireland está contrariado por la falta de buena voluntad de su dinamo, pero sigue sonriente. El Renault 16 TS de Beguin-Gratzer-Reust que marcha como un reloj, «sufre» no obstante la atención de un concesionario «por precaución» que lo trata con tal mimo que termina por provocar la avería.

TEHERAN, 6.040 KILOMETROS

Hasta Ankara, las carreteras y el tiempo fueron clementes, claro que después de Estambul, el Chrysler Valiant, de Sargen-Rumsden choca contra un camión que no transportaba ciertamente la última edición del Código de la Carretera. El equipo no sufre más que ligeras heridas. Casi al mismo tiempo el Ford Cortina Lotus, de Soderstrom Palm da su último suspiro al fundírsele un pistón. Para la firma Ford el golpe es duro porque después de Harper es también otro pretendiente a la victoria final que desaparece. Pero en la caravana, nadie se inmuta. Cada uno sabe que esta etapa otorgará las primeras condecoraciones a los auténticamente marathonianos.

Durante las primeras secuencias de este «Salario del miedo» improvisado las circunstancias van a situar a los actores en el escenario. El Cortina Lotus, de Brittan, embiste a un desgraciado caballo cuando iba a 160 kilómetros por hora y se queda sin parabrisas durante 200 kilómetros. En Sivas, la fatiga y la duda hacen su aparición de forma muy seria en los concurrentes. La lluvia y la niebla, las noches en permanente vigilia y una alimentación menor que la militar, efectúan una implacable selección. Algunos equipos cuentan ya más de dos horas de retraso. El punto preciso de una contabilidad tan compleja no se hará hasta Teherán. El parque donde se recibe a los participantes está situado en un cuadro extraordinario de contrastes. Los equipos oficiales disponen de puentes elevadores hidráulicos de camas y de duchas, de

comida caliente. Los otros equipos, los particulares, calientan sus estómagos en una cocinilla de camping. Entre tanto la muchedumbre más heterogénea lo curiosa todo. Preguntan a los participantes las cuestiones más inverosímiles. Más que campeones de la aventura, el automóvil parece traer un mensaje para estas gentes. Todos encuentran los mayores tropiezos al pretender poner sus coches en buenas condiciones. Al cambiar la rueda de su Vauxhall, Morris, es traicionado por su «gato» que resbala. Cae el coche... sobre su cabeza. Se habla de fractura de cráneo. Shellenberg-Lindsay Parclay con su veterano Bentley 1930 caen a una hondonada. Pero salen y continúan. Se habla de que algunos «gamberros» turcos proyectan piedras sobre los parabrisas en marcha.

KABOUL, 8.280 KILOMETROS

Aquí la prueba penetra en un país donde la Edad Media y la miseria se disputan el color dominante. Pero el sentido de hospitalidad y el calor del recibimiento no pueden igualarse. Viendo de Teherán los participantes debían alcanzar Kabul a 100 kilómetros de media sobre 2.300 kilómetros. Los que pasaron por la montaña encontraron nieve y quienes se arriesgaron por el desierto tuvieron que soportar una tempestad de arena. Un «breack» Citroen llega con los cristales destrozados y la aleta trasera hundida. Su conductor ligeramente herido al encontrarse con un motín; las piedras habían hecho el resto. En una pequeña plaza donde había sido instalado el control, una muchedumbre cada vez más numerosa, se apretujaba. Encerrados en sus albornoces, hombres, mujeres y niños iban provocando poco a poco una gran confusión, impidiendo prácticamente el acceso al puesto de control. Había de todo en esta turbamulta: caballos, burros, bicicletas centenarias, viejos... la panoplia completa de todo lo que la humanidad puede reunir de los más heteróclito.



Golpes, puntapiés. la muchedumbre sonríe, recula por miedo, pero vuelve a sus posiciones. Poco a poco se va formando un cinturón, pero nada. Hace falta la intervención brutal de la caballería para conseguir, por el pánico, si no la calma, un poco de espacio a fin de permitir a los coches que puedan llegar al parque. Al fin, el primer coche, el Ford Lotus Cortina, de Bengry, llega al control. Esta etapa eliminaría de la carrera a multitud de participantes. Otros muchos sufren penalizaciones... Baghetti está desolado: le han robado la documentación de su Lancia. Para él la bella aventura ha terminado.

Sobre el parque se siente cada vez más el frío helado. El hielo es una amenaza en el puerto de Latabán...

DELHI, 9.521 KILOMETROS

Se abandona Kaboul a media noche. Las autoridades locales han hecho pasar un «bulldozer» para nivelar la ruta. La carretera se presenta como un inimaginable caos mineral, donde su estructura cambia a cada paso. En cada recodo le espera a uno el abismo. Hace falta mucha serenidad y un gran corazón para marchar por este camino.

La clasificación provisional en estos momentos es ésta:

1. Clark-Andersson (Cortina Lotus): 11 minutos. 2. Lampinen-Staepelaere (Ford 20 MRS): 20 minutos. 3. Bianchi-Ogier (Citroen DS 21): 21 minutos; 4. Ropkirk-Nash-Poole (BMC 1800): 22 minutos; 5. Aaltonen-Easter-Liddon (BMC 1800): 24 minutos.

Se llega a la India. Un perfume de aventuras todavía más impresionante. Una muchedumbre gigantesca, perezosa, sonriente, calurosa. Aquí las cifras y las palabras no tienen ningún sentido; son millones sobre la ruta desde la frontera hasta Bombay; decenas de millones sin duda.

De pronto se origina una auténtica caza del autógrafo. Algunos pilotos

nunca conocieron tal celebridad. Los coches van llegando; por las ventanillas la población arroja flores, hojas, viejos papeles, trozos de telas. Van llegando sonriente y bromea con Aaltonen: «Si no llego a cruzarte, creo que estaría ahora en... Moscú», le dice, porque ambos habían perdido el itinerario. René Cotton muestra su preocupación diciendo: «No me faltaba más que esto; me acaban de robar mi cartera. No me queda ni un franco». Las historias se suceden: «Los rusos han llegado pero nunca se les ve después». «Yo me he quedado detenido en un paso a nivel, pero menos mal que el tren se ha detenido, hasta que hemos podido reanudar la marcha». Holden-Graham ha tropezado con un camión, uno de los pasajeros tiene fractura de clavícula. En el campo francés se siente inquietud porque Masson y Py no han llegado. Lo hacen más tarde y se comprueba que el Simca ha chocado con un mojón de la carretera. Masson sufre fractura en la columna vertebral; Py, algunas costillas rotas.

BOMBAY, 10.913 KILOMETROS

No pasará nada o prácticamente nada de Delhi a Bombay, salvo que la fatiga comienza a hacer sus presas. Clark continúa ocupando la cabeza de la clasificación.

El parque se convierte en un verdadero tapiz de piezas. Los rostros están negros, rastros de cansancio, de sueño, pero qué importa; la carrera continúa. Australia reconocerá a los héroes. El hotel donde todos tratarán de reponer sus fuerzas está cerca. Un coche tiene que frenar bruscamente: una vaca sagrada comienza su paseo nocturno...

POR LAS RUTAS AUSTRALIANAS

Después del merecidísimo descanso en Bombay, comienza, previo el transporte por barco al continente australiano, la última etapa de este mara-

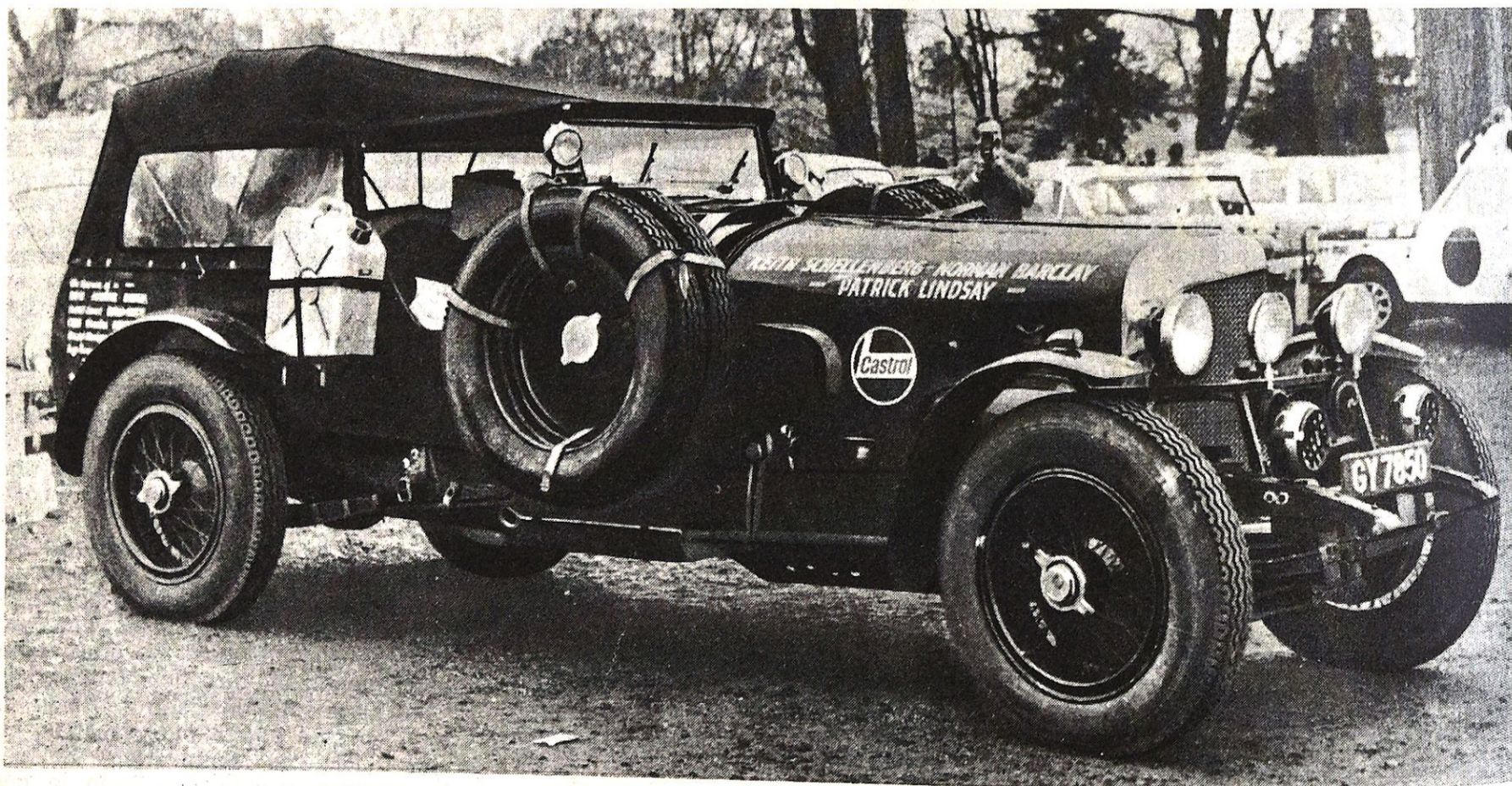
thon automovilista. El equipo Clark-Andersson que había efectuado la mitad del recorrido australiano continuaba en cabeza de la clasificación. Acaba de abandonar Ceduna, cuando el motor de su Cortina Lotus conoce una avería seria (una válvula fundida).

Simo Lampinen y Gilbert Staepelaere que ocupaban entonces el segundo puesto, les sucedían en el mando mientras que Bianchi-Ogier heredaban el segundo puesto. Algunos mejores, más lejos, un nuevo golpe de teatro. El Ford 20 M.R.S., de Lampinen rompe la suspensión y Bianchi consigue el primer puesto con 3 minutos de ventaja. El finlandés no renuncia al primer puesto y se establece una persecución desenfundada. Sin embargo, a los pocos kilómetros tendría que abandonar definitivamente. Bianchi sabe que se halla netamente destacado (cuenta entonces con casi 30 minutos de ventaja sobre el Hillman de Cowan-Coyle, segundos), confiando que le sonreirá la victoria en esta gran aventura.

El Citroen D.S. 21 de L. Bianchi y J. C. Ogier, llegaba a las puertas de Sidney. Faltaban no más de 160 kilómetros para que les recibiera la formidable ovación de 100.000 australianos arremolinados en Warwick Farm, como homenaje a los que habían vencido el sueño, el polvo y el desierto.

Los franceses Lucien Bianchi y Ogier no conocerían este júbilo. A algunos kilómetros de la meta, un coche local desgraciadamente conducido, da de bruces con el D.S. 21 que hasta entonces se mantenía prácticamente intacto. La colisión fue extremadamente violenta y Lucien Bianchi que dormía después de haber confiado el volante a su compañero, resultó herido en la cara y con fractura de una tibia.

Con el infortunio esperando a la vuelta de la esquina en el último minuto, el maraton automovilista que parecía haber seleccionado a unos héroes, cambió el veredicto, resultando extremadamente cruel e injusto.

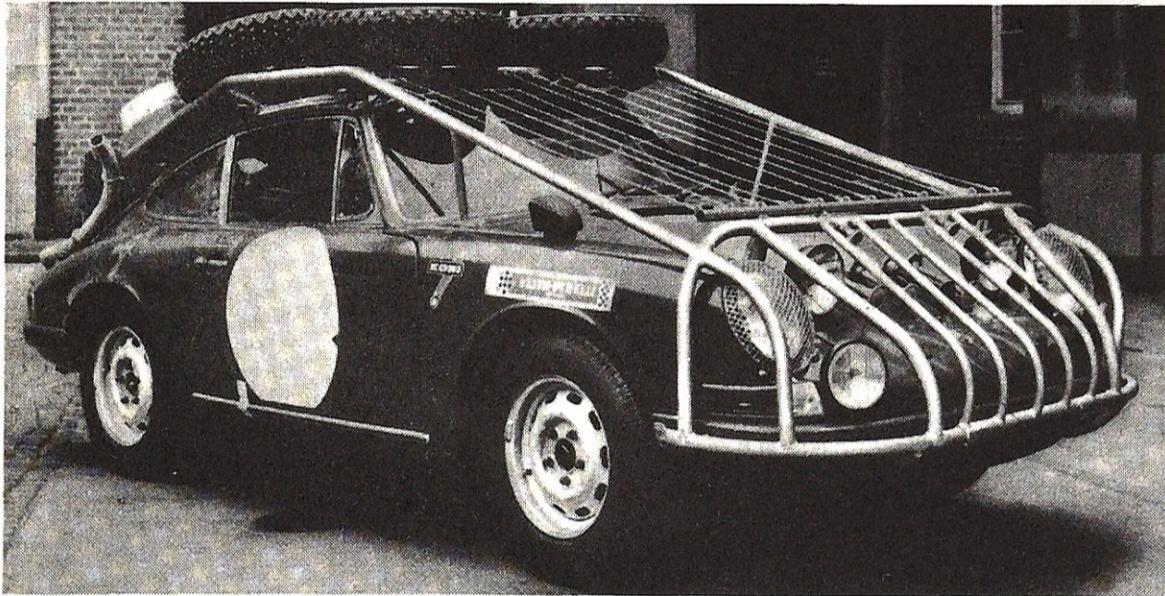


El coche más veterano del Rallye, un Daimler de 1930.

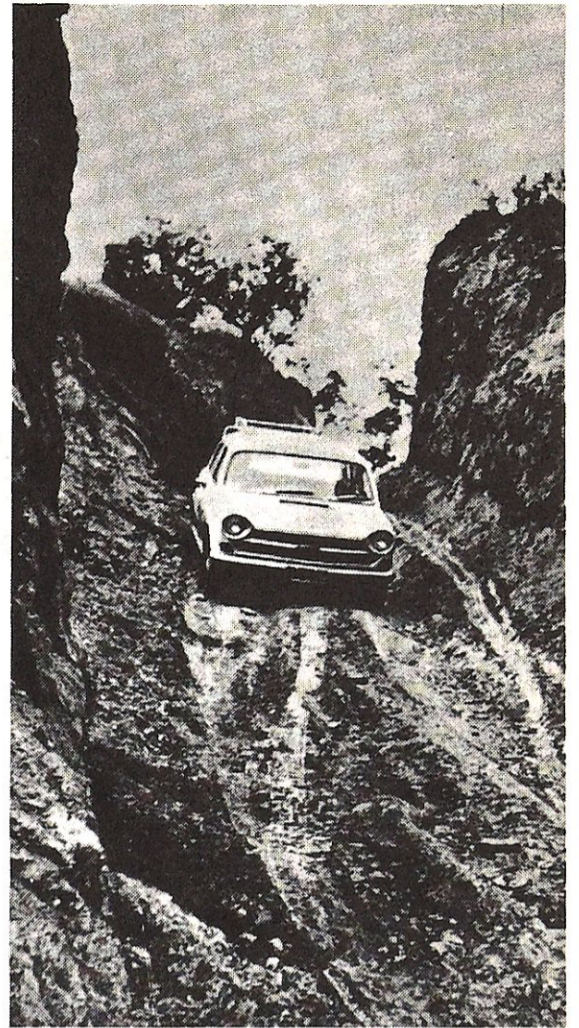
CLASIFICACION

1.	A. Cowan - B. Coyle - C. Malkin	Hillman Hunter	50 pto.
2.	P. Hopkirk - T. Nash - A. Poole	BLMC 1800	56 pto.
3.	J. H. Vaughan - R. H. Forsyth - J. Ellis	Ford Falcon GT	62 pto.
4.	S. Zasada - M. Wachowski	Porsche 911 S	65 pto.
5.	B. Hodgson - D. Rutherford	Ford Falcon GT	70 pto.
6.	R. Aaltonen - H. Liddon - P. Easter ...	BLMC 1800	71 pto.
7.	H. E. Kleint - G. Klapproth	Ford 20 M RS	91 pto.
8.	R. Neyret - J. Terramorsi	Citroen DS-21	125 pto.
9.	R. Clark - O. Andersson	Ford Cort. Lotus	144 pto.
10.	K. Tubman - J. Forrest	Volvo 144 S	148 pto.
11.	B. Ferguson - D. Chivas - D. Johnsson	Holden GTS	169 pto.
12.	A. J. Welinski - G. G. Lister	Volvo 144 S	171 pto.
13.	D. Whiteford - E. Perkins - J. Hawker ...	Holden GT S	173 pto.
14.	E. G. Herrmann - H. Schuller	Porsche 911 S	195 pto.
15.	R. Slotemaker - R. Janssen	Daf 55	208 pto.

CLASIFICACION POR EQUIPOS.—1. Ford Falcon.



Algunos coches, como este, fueron transformados como tanques, previendo incluso la vuelta de campana.



Caminos como este a los que no se les puede llamar carreteras abundaron a lo largo del Rallye, particularmente en la India y más tarde en Australia.

Reda Suiwuzcoana, S.A.

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



¡TRANSPORTISTAS!
Sus problemas son
los nuestros
"CONSULTENNOS"



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886

San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM,1 (ESQUINA ZABAETA)

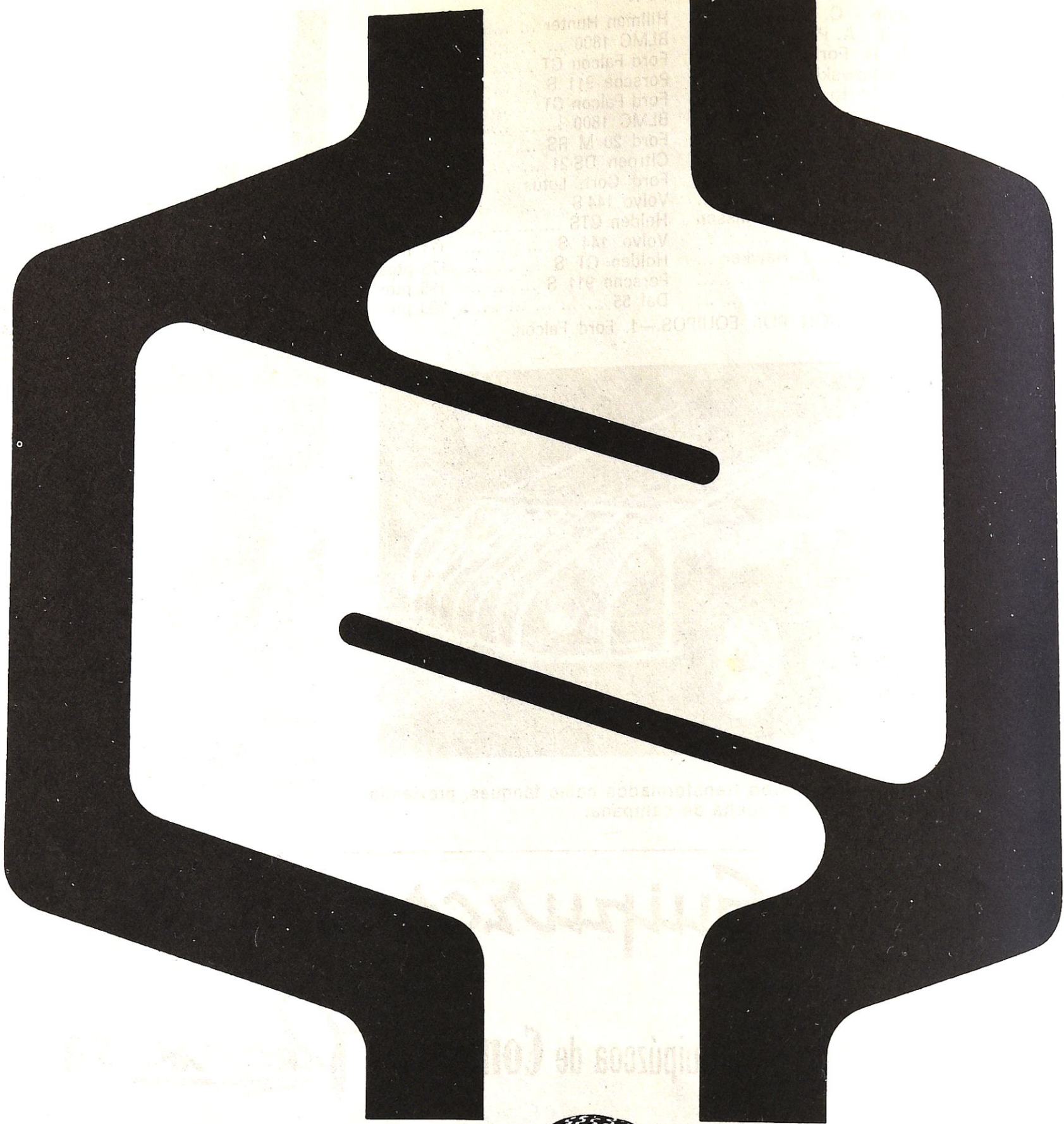
TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº1

Km. 448 — TLFNOS. 691308—691333

VILLABONA



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

Porque debido a su estructura radial textil, 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 textil concebido por Pirelli, hace más de 18 años.

Y ahora también para camión.

CINTURATO

es sólo **PIRELLI**

SERVICIO A NUESTROS SOCIOS - APARCAMIENTO DE OQUENDO

A partir del día 15 del corriente mes de Febrero, los Socios del R. A. C. V. N. que vayan a realizar sus gestiones en las Oficinas del Club, podrán utilizar gratuitamente el aparcamiento.

Para ello bastará que al terminar sus gestiones soliciten les sellen el tikit normal que recogen al entrar en el aparcamiento, el cual servirá de pago a la salida del mismo.

El R. A. C. V. N. abonará la primera media hora del aparcamiento, siendo el resto del importe, a cuenta del socio, ya que se estima que las gestiones a realizar no pasarán de la citada media hora.

información del



HA SIDO CREADO EL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO CON JURISDICCION EN ALAVA, GUIPUZCOA, NAVARRA Y VIZCAYA

El 27 de enero de 1969 pasará a los anales de la historia del automovilismo vasconavarro.

Ese día se celebró en el entonces Real Automóvil Club de Guipúzcoa, una Junta General Extraordinaria con un solo asunto en el orden del día: Modificación de los Estatutos Sociales, para adaptarlos al nuevo ámbito territorial que abarca las provincias de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya. Desde ese momento por tanto la denominación del Club queda de esta forma. Real Automóvil Club Vasconavarro.

Todo ello por acuerdo del Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España, sancionado el 28 de mayo pasado.

Antes de esta reunión extraordinaria, tuvo lugar la Junta General Ordinaria del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en la que se dio cuenta de las actividades durante el año pasado, presentándose el balance de cuentas y el presupuesto de gastos para 1969.

Sobre el amplio significado que tiene el hecho de que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa se ha convertido en el Real Automóvil Club Vasconavarro, les informaremos cumplidamente.

NUEVA JUNTA DIRECTIVA

La Junta Directiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, ha quedado constituida de la siguiente forma:

Presidente: don Federico Zappino.

Vicepresidentes: don Ignacio Lascaray por Alava; don Joaquín Arraiza por Navarra; don Alberto Hernández, en su condición de presidente de la Federación Vasco-Navarra de Automovilismo; el vicepresidente por Vizcaya falta por designar.

Secretario: don José María Maquíbar; secretario adjunto, don Ramiro Cibrián.

Vocales:

Por Alava: don Luis María Masoliver, don Miguel Ajuria, don Claudio Aldecoa, don Gabriel Buesa.

Por Guipúzcoa: don José María San Gil, don Javier Irazusta, don Ramón Lilly, don Félix Novoa.

Por Navarra: don Santiago Otegui, don Javier Berazaluce, don Félix Viscarret, don Alfredo Urra.

Por Vizcaya: don Tomás Cuesta, don Antonio María Muñoz.

Quedan por designar 3 representantes de esta provincia.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Las solicitudes de Tarjetas-Visados se harán por los titulares de los mismos, a partir del presente año, en la siguiente forma:

Del 15 de enero al 28 de febrero para las clases MR, MDCC, MDC y MDCN.

Del 1 al 31 de marzo para clases VT, VR, VD, VP y VC.

Del 1 al 30 de abril para las clases MDF, MDFC, MC, XR, XDC, XDCC, DF, XP, XC, DC y T.

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

Las Tarjetas-Visados deberán ser retirados por sus titulares antes del 15 del mes siguiente al se-

ñalado como plazo para solicitarlas en el artículo anterior. A partir de esta fecha se considerarán caducadas a todos los efectos.

Este trámite puede ser encomendado a este Club por sus asociados.

IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se recuerda a los señores socios que el impuesto municipal de circulación de vehículos puede ser abonado hasta el 31 de marzo.

Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1968 o el permiso de circulación.

EL RALLYE VASCO-NAVARRO VA A CONTAR CON PILOTOS DE GRAN NOMBRADIA INTERNACIONAL

ES CASI SEGURO QUE LA SALIDA EN EL CIRCUITO DE EREAGA DE BILBAO SE TELEVISE EN DIRECTO

Estamos a un mes fecha de la celebración del Rallye Internacional Vasconavarro. La importancia que ha adquirido esta competición automovilista, puesta de manifiesto por la calidad de los pilotos participantes y recientemente al ser elevados los premios a cantidades verdaderamente importantes (100.000 pesetas al vencedor) se ha reflejado ya en las innumerables consultas que se vienen recibiendo en el Club desde hace algún tiempo. De Madrid, de Barcelona, de Vizcaya, Navarra, Alava, así como de los pilotos de nuestro vecino país, San Juan de Luz, Biarritz, Bayona, etc., se interesan por las condiciones del Rallye Vasconavarro, significando, claro está, que entre nuestros pilotos guipuzcoanos el entusiasmo es extraordinario.

Una de las cartas recibidas en la que se solicitaban amplios datos ha llegado de la ciudad inglesa de Bucks y está firmada por Mr. Lowell. Es uno de los que participaron en el Rallye Firestone y al tener noticia de las características del Rallye Vasconavarro, se halla dispuesto a concurrir.

Amortiguadores Junior, Cronometraje Festina y Finanzauto, son los patrocinadores del Rallye Vasco-Navarro.

Como anticipamos anteriormente el Rallye Vasconavarro saldrá de Bilbao, celebrándose antes de la partida de los coches, una prueba de velocidad en el Circuito de Ereaga. Es muy probable que Televisión Española transmita en directo el desarrollo de esta prueba.



Otra gran novedad es el lugar elegido para la llegada del Rallye. Tendrá lugar en lo alto del monte Igueldo. Los participantes, una vez en San Sebastián, tendrán como última prueba de velocidad pura, la cuesta de Igueldo, por la costa. Un final realmente brillantísimo y espectacular, como un regalo más para los aficionados que quieran contemplarlo.

Para cuando salga este número habrán surgido numerosas novedades, que trataremos de hacerlas llegar al aficionado a través de la Prensa y Radio locales.

EL IMPUESTO DE LUJO SOBRE TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

Se recuerda a nuestros asociados que tanto las personas físicas como jurídicas (sociedades, entidades, compañías, etc.) que sean titulares de coches de turismo con potencia fiscal individual o conjunta (en caso de que posean más de un automóvil) de 8 HP inclusive, en adelante, tienen la obligación de presentar la declaración correspondiente del Impuesto de Lujo sobre Tenencia y Disfrute de Automóviles que se paga anualmente.

Esta obligación no afecta a los propietarios de vehículos que, de acuerdo con las disposiciones vigentes, se hallen sujetos al Impuesto General de la Renta sobre Personas Físicas, quienes presentarán la declaración en su momento, en unión de la de este último impuesto.

En las oficinas de nuestra entidad pueden recoger nuestros afiliados los impresos correspondientes para formular la primera de tales declaraciones.

NECROLOGICA

Ha fallecido en nuestra ciudad don Tomás Olazábal Zabala, industrial de la plaza y socio del Real Automóvil Club desde 1956.

A sus familiares les hacemos patente nuestra condolencia.

FRENOS



AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

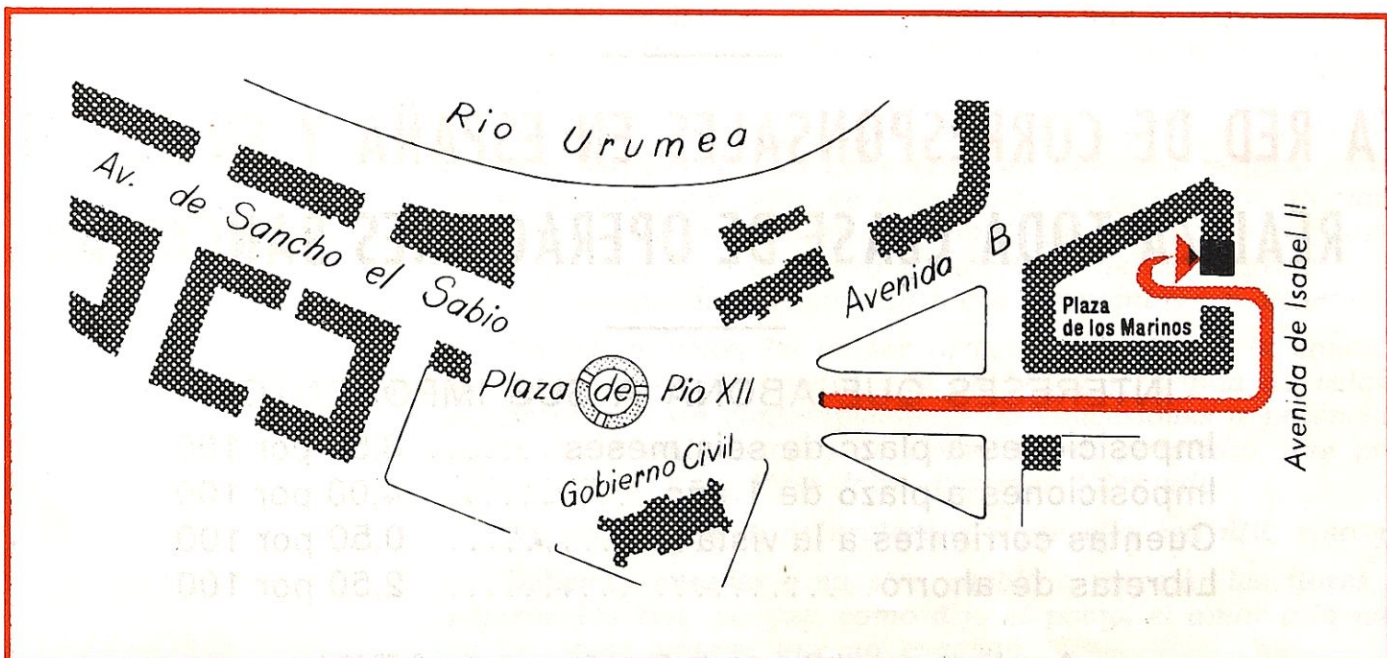
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

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

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 24305

SAN SEBASTIAN



Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:

PAMPLONA

PLAZA DEL CASTILLO, 21

CAPITAL DESEMBOLSADO 217.044.750 PTAS.
RESERVAS..... 517.331.470 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO 734.376.220 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: Idiáquez, 9

(Próxima apertura de las Oficinas definitivas en Avenida de España n.º 9)

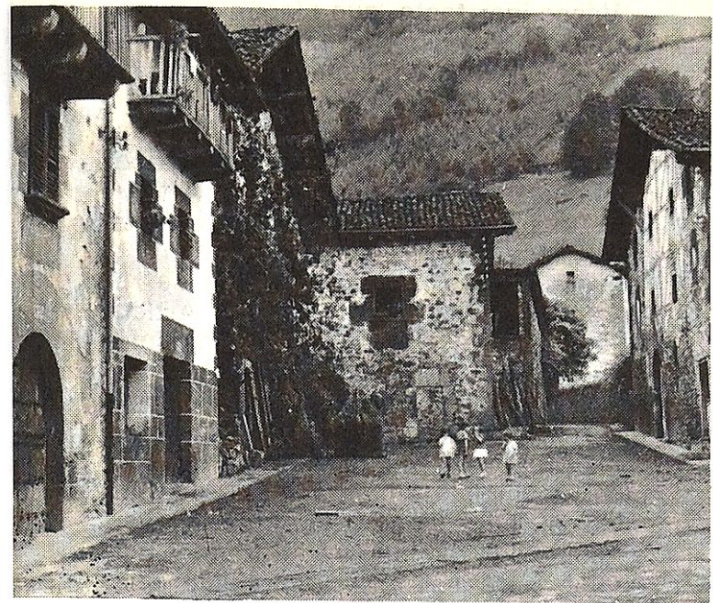
COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses 3,50 por 100
Imposiciones a plazo de 1 año 4,00 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



LEIZA

EL POR QUE DE UN PEAJE

Por IÑAKI LINAZASORO

EN la revista *EL AUTOMOVIL CLUB*, número correspondiente al mes de diciembre último, me publicaron unas cuartillas intituladas: «Poseer un utilitario no es sinónimo de opulencia».

El trabajo figuraba epigrafiado con los destinatarios, que venían a ser varios Ayuntamientos vasco-navarros.

Poseedor de «una herramienta de trabajo» —el automóvil— tan indispensable para el desarrollo de mi profesión, como puede ser la manguera para el bombero, el bisturí para el cirujano o la pluma para el notario, relataba a mis lectores, mi sorpresa ante la carta de naturaleza que están tomando las cargas municipales, en concepto de peaje o aparcamiento. Donde menos se piensa, ¡zas!, ¡el impuesto circunstancial...!

Por riguroso orden en el escalafón contributivo, un peaje de cincuenta pesetas por coche, establecido en la carretera forestal municipal que une la pintoresca villa de Leiza con los montes, también municipales, de Leizalarrea, se llevó gran parte de mi desaprobación y de mi irónica censura escrita.

Al pergeñar aquellas líneas, únicamente me limité a hacer público mi punto de vista. Mas he aquí que las autoridades de Leiza también esgrimen argumentos por los cuales se vieron abocados a tomar alguna medida. A continuación, expongo con sumo gusto las poderosas razones edilicias para fijar el peaje, que a pesar de todo continúa resultando impopular. Sirvo, pues, de portavoz al Ayuntamiento de Leiza...

A un amante defensor de la naturaleza, que siempre he demostrado serlo, se le inunda el alma de congoja al enterarse de los porqués o plurales motivos que han inducido al citado Ayuntamiento a establecer el repetido peaje de acceso a uno de los parajes más selváticos de la fraterna geografía navarra. La pista o carretera forestal a Leizalarrea tiene una longitud de doce kilómetros y hace muchos años que fue construida a expensas del erario municipal, para lograr una racional explotación de la riqueza forestal que la Villa posee en dichos vastos territorios montaraces.

La sedancia del lugar, el palio que entreteje la fronda de sus hayedos y robledales, el majestuoso «paternon» que forma su ya famosa colección de cedros, la caza en sus riscos, la pesca en los riachuelos arrullados por un canto de sirenas y la cómoda recolección micológica hacen de Leizalarrea meta ideal de numerosos ciudadanos navarros y guipuzcoanos.

Por cuanto acabo de informarme de fuente digna de crédito, fatalmente no todos los que frecuentan esta reserva natural de la Villa de Leiza supieron conducirse con la rectitud y el respeto que SIEMPRE, sin paliativos, debemos a la madre naturaleza. Por desgracia, en Leizalarrea se ha abusado, se han cometido oprobios y desmanes, amparándose en su lejanía y vastedad: se han provocado peligrosos incendios; se ha practicado talas de jóvenes ejemplares arbóreos; sacrificio y asado pampero de inocentes corderitos sustraídos de los rebaños que por la égloga pacen; uso y abuso de refugio público allí ubicado y se arrasó intencionada y simultáneamente la importante riqueza truchera de los tres límpidos arroyos que bañan Leizalarrea, engrosando aguas abajo los caudales de los guipuzcoanos cursos fluviales del Oria y Urumea.

Este cúmulo de tropelías y depredaciones motivaron a los ediles leizatarraes la instauración de un elevado peaje a los vehículos que allí se dirigen. Una vez más nos toca pagar a justos por pecadores. Con la citada cuota dineraria y ampliación de la plantilla de guardas forestales, las autoridades pretenden atajar tales brotes de barbarie, impropios de una Región que presume de culta, próspera y católica...

Impuesto de las reprobables causas que originaron la instauración del peaje automovilístico, sólo me resta ponerme a disposición de los munícipes del pueblo aquejado, para colaborar con ellos en la defensa de nuestro patrimonio natural.

Pero temo que la solución no sea tan sencilla, ni estribe en establecer un canon o sanción. Pulula libremente en nuestros medios sociales, una legión de depravados con más de diez duros en el bolsillo, flamante automóvil y participación financiera en negocios, que aniquilan con gravísimo riesgo salubre, el equilibrio biológico y biogénico de la naturaleza... Y la sociedad, lejos de despreciarlos, los considera prohombres y benefactores...

No. La solución ha de ser otra. Formación de la conciencia ciudadana, educación cívica. La vuelta a la auténtica jerarquía de valores, condenando públicamente, sin contemplaciones, ni concesiones a potencias cuentacorrentistas, los plurales modos de perpetrar un genocidio, que precisamente, por una jerarquía de valores falsa, venimos tolerando.

No amemos a la naturaleza, porque ella sea útil, sino porque es bella.

Debemos enseñar a nuestro pueblo a respetar las flores, los árboles, los pájaros, los ríos, porque, como dijo el poeta, el amor a la naturaleza es uno de los raros amores que no engañan.

¿SE PUEDE INTERVENIR EL PERMISO DE CONDUCCION POR LA APLICACION DE REITERADAS MULTAS?

IMPORTANTE PLANTEAMIENTO DE UN ABOGADO BARCELONES Y RESPUESTA DE LA JEFATURA DE TRAFICO

Por la importancia del tema que trata, creemos conveniente reproducir un trabajo publicado en el Boletín Gesa y escrito por el ilustre abogado barcelonés don Fernando Esquerrá. Por su parte, la Jefatura de Tráfico de Barcelona, ha enviado su respuesta sobre el tema que se trata, respuesta que también publicamos.

Una medida que se ha puesto en práctica y que por su trascendencia estimamos es objeto de un amplio comentario, es la facultad concedida por el Art. 278 del Código de Circulación a los Jefes Provinciales de Tráfico, de intervención de un permiso de conducción, cuando el comportamiento de su titular induzca a apreciar, racional y fundadamente, que ha perdido alguna o algunas de las aptitudes necesarias para obtener el permiso de que se trate o el conocimiento de las normas esenciales para la seguridad de la circulación.

Examinemos en primer lugar el aspecto legal o jurídico de la cuestión, para entrar después de lleno, en el trámite administrativo relativo a aplicación y efectividad de la norma, o medida.

ASPECTO JURIDICO

No cabe duda que el contenido del artículo comentado es de una amplitud y trascendencia que si no ha sido objeto de mayores comentarios, viene motivado, por el hecho, de que hasta el presente, prácticamente no venía aplicándose. El Jefe Provincial de Tráfico tiene en virtud de ello facultades más amplias que la propia Autoridad Judicial.

Pues mientras la intervención del permiso de conducir la puede decretar el Juez instructor a raíz de un accidente de circulación, o por una contravención grave a las normas de circulación, ello implica siempre, la instrucción de un Sumario o Diligencias, y que se decrete o dicte un auto de procesamiento o de inculpación, recurrible que supone, desde luego, una presunción de existencia de indicios racionales de criminalidad.

Por el contrario el Jefe Provincial de Tráfico tiene la facultad de intervenir el permiso de conducción, sin que existan tales indicios, sólo con la presunción o apreciación de que el comportamiento del titular induce a apreciar, racional y fundadamente, a) que ha perdido alguna o algunas de las aptitudes necesarias para obtener el permiso de conducción de que se trate, b) que ha perdido el conocimiento de las normas esenciales para la seguridad de la circulación.

Y no hay duda que un criterio racional y fundado, es el que puede derivarse de la existencia de reiteradas contravenciones a las normas de Tráfico,

no sólo de las contenidas en el Código de Circulación sino de las emanadas de la Autoridad Municipal correspondiente, conforme a las facultades que tienen conferidas los Municipios en materia de tráfico (artículos 118, 119 y 120 del Código de Circulación).

No obstante, ello, estimamos que el hecho más relevante para poder aplicar tal sanción, está en la posible determinación de la comisión de la contravención por el titular efectivo del permiso de conducción, al momento de producirse ésta.

En vía de ejemplo diremos que si tal norma la aplican los Jefes Provinciales de Tráfico, por el hecho de que un vehículo haya sido aparcado en diversas ocasiones en lugar prohibido, al no poderse determinar la persona física que ha cometido la contravención, pues el vehículo puede ser conducido por el titular o propietario o por tercera persona, estaríamos en una esfera o terreno, por el que se vendría a crear a todas luces, una inseguridad jurídica, que no puede producirse.

Caso distinto es, cuando las contravenciones se hayan podido demostrar que las ha cometido, reiteradamente, una persona física determinada titular de un permiso de conducir.

Como resumen diremos que la facultad, concedida al Jefe de Tráfico, y desde el aspecto jurídico que comentamos, es de una amplitud desmesurada, máxime si tenemos en cuenta conforme vamos a comentar seguidamente, que en orden al procedimiento administrativo o trámite del expediente, no se dan las garantías de defensa, que todo ciudadano tiene en un procedimiento civil o penal.

LA INTERVENCION DEL PERMISO

El apartado II del citado Artículo 278 del Código de Circulación, dispone que el expediente que a los indicados efectos se instruya, deberá iniciarse con una relación detallada de los hechos que induzcan a estimar que puedan existir las circunstancias a que se refiere el apartado anterior, es decir, que ha perdido el conductor alguna o algunas aptitudes necesarias para obtener el permiso de que se trata o que ha perdido el conocimiento de las normas esenciales para la seguridad de la circulación.

Si el Jefe Provincial de Tráfico en vista de esta relación de los informes complementarios que estime pertinentes, aprecia racional y fundadamente la existencia de alguna o algunas de las citadas circunstancias, dictará resolución fundada acordando la intervención del permiso, la cual se le notificará al interesado al mismo tiempo que se procede a la ocupación de aquél.

Véase, por tanto, que ningún recurso, prueba o alegación se confiere al titular del permiso de conducir, conforme al propio texto del Código, debiéndose estar a la decisión unipersonal e inapelable del Jefe Provincial de Tráfico.

El apartado III del comentado Artículo 278 dispone, que si la causa de la intervención fuere la falta de alguno o algunos de los requisitos a que se refieren los incisos c) y e) del Artículo 264, o sea: no poseer las condiciones físicas, o físicas y psicotécnicas, según los casos, que se determinan en el propio Código, y ser apto conforme a las pruebas a practicar por la Delegación Provincial de Industria que en relación con cada clase de permiso vienen establecidas también en el propio Código, se hará saber al interesado que, para que pueda dejarse sin efecto dicha medida, será preciso que supere las pruebas o reconocimientos pertinentes en la Delegación Provincial de Industria o en la Jefatura Provincial de Sanidad o Instituto de Psicología Aplicada o Psicotecnia, según los casos. Tales pruebas o reconocimientos, que serán siempre gratuitos deberán ser practicados por los Organismos competentes en cada caso, cuando los interesados los soliciten o hayan transcurrido, al menos, 24 horas desde la fecha de ocupación del permiso. Si el resultado fuese desfavorable podrán repetirse las pruebas o reconocimientos otras dos veces, en las fechas que el propio interesado crea conveniente, si bien, entre tanto, continuará intervenido el permiso.

Finalmente, el apartado IV dispone la aplicación de la medida que hemos de considerar la más amplia y decisiva para cualquier ciudadano al que se le haya intervenido el permiso de conducción por las circunstancias expuestas.

Dispone dicho apartado IV que cuando el resultado de alguna de estas pruebas o reconocimientos fuese favorable, el Jefe Provincial de Tráfico dejará sin efecto la intervención y acordará la devolución inmediata del permiso.

Si el resultado del tercer reconocimiento o prueba fuese desfavorable, el Jefe Provincial de Tráfico decretará la revocación del permiso, sin que en este caso su titular pueda obtener otro de la misma o superior clase, salvo que las causas que hubieran motivado la medida fuesen no permanentes.

CONCLUSIONES

No cabe duda que el procedimiento no puede ser más expeditivo, pero como consecuencia de tal expeditividad adolece de no otorgar al titular del permiso de conducir intervenido, las facultades de defensa que en todo procedimiento deben preverse.

No obstante, el Artículo comentado está así dispuesto en el Código de la Circulación y sus normas son imperativas, es cuestión por lo tanto, de que los titulares de un permiso de conducir cuiden de no perder ninguna aptitud ni ninguno de los conocimientos para la seguridad de la circulación que en forma tan amplia vienen considerados en el comentado artículo. Sin embargo, es de hacer resaltar que las Jefaturas Provinciales de Tráfico, usan de la referida facultad con el rigor y justeza característica de su competencia.

FERNANDO ESQUERRA
Abogado del Il. Colegio
de Barcelona

Matizaciones que pueden hacerse sobre el artículo de don Fernando Esquerrá «sobre intervención del permiso de conducción por aplicación de reiteradas multas o sanciones derivadas de la circulación con un vehículo a motor».

1.^a Quizá deba insistirse en que la intervención del permiso de conducir es una medida de seguridad o medida precautoria, no una sanción. Así lo expresa el señor Esquerrá repetidamente y por ello creo debiera desaparecer la palabra «sanción», que aplica en su trabajo.

2.^a Cuando se habla de la intervención del permiso de conducir, por estacionamientos indebidos, debo hacer la siguiente observación:

Es cierto que el hecho de que un vehículo haya estacionado indebidamente muchas veces en zona prohibida no basta para intervenir el permiso si no se puede determinar la persona del infractor, pues el vehículo puede haber sido conducido —y mal estacionado— por el titular o por otra persona o bien por un nuevo dueño que no ha hecho constar la adquisición en el Registro de Vehículos de la Jefatura de Tráfico.

CONDUCTOR DESCONOCIDO

Respecto al caso de que el coche sea conducido por persona distinta del conductor repetitivo, hay que hacer constar lo siguiente: La intervención se

RESPUESTA

DE LA JEFATURA DE TRAFICO DE BARCELONA

hace como consecuencia de una serie de expedientes sancionadores entendidos con un conductor. Si el conductor es desconocido, el titular, que es conocido por el Registro, expresará durante el expediente que no era él el que conducía, sino otra persona, y entonces se dirigirá contra él el expediente. Lo que sucede es que en ocasiones, el titular se calla o lo dice fuera de tiempo. Este silencio se debe a que en ocasiones piensa que es más cómodo pagar «y dejarse de líos» y otras veces a que entre el titular y el conductor existen lazos familiares o de amistad o de tipo laboral.

Entonces resulta que, oficialmente, el titular es el conductor —aun cuando en realidad no lo sea— y, si en muchas ocasiones, durante un corto periodo de tiempo sucede lo mismo, se habrá llegado a la conclusión de que «oficialmente» el conductor es el titular, aun cuando no se haya puesto nunca al mando de un volante, y por ello procede que por esta Jefatura se le intervenga el permiso.

Otras veces el conductor es el propietario, que sí compró el coche, pero no dio cuenta de su adquisición al Registro de Vehículos. Es decir, se trata de un propietario-no titular. En este caso, como el vehículo salió hace tiempo fuera de su gobierno, no puede dar cuenta a la Jefatura de quién conducía el vehículo. El hombre se calla para

evitar la multa de 5.000 ptas. por infracción al art. 249 del Código de la Circulación, o lo manifiesta. En ambos casos, en virtud de la responsabilidad administrativa subsidiaria que tiene el titular respecto a las infracciones cometidas por el conductor, el titular no propietario responde de la sanción, ya que el 249 dice que «a los efectos de este Código, se considera transferido el automóvil al nuevo titular a partir de la entrega de notificación (de la transferencia-adquisición), firmada por ambas partes, en la Jefatura de Tráfico» y, por tanto, el titular sigue siéndolo a pesar de no ser ya propietario hasta que haga la declaración pertinente en dicha Dependencia. De ahí puede resultar que un individuo puede quedar responsable de una serie de infracciones en las que no ha tenido parte, pero la culpa es suya por consentir que el coche continúe a su nombre.

RAZON DE LA EJECUTIVIDAD

3.^a En el último párrafo de la primera parte «Aspecto Jurídico» se dice que esta facultad de intervención es de una amplitud «desmesurada» y que no se dan al interesado garantías de defensa.

La palabra desmesurada, «fuera de medida», o si se quiere, medida excesiva para conseguir un fin, no parece acertada, pues la razón de existencia de esta institución de la intervención así lo exige.

Esto de la intervención fue estampado por primera vez en el Código por un Decreto de 1965. Es, pues, una intervención reciente. Su razón de ser, expresada vulgarmente, es la siguiente:

Irrita sobremanera al ciudadano el ver a un inconsciente, a un gamberro, a un desconocedor de las reglas de la circulación o a un individuo que se comporta como si éstas no existiesen. Esta irritación llega al punto de que esta Jefatura tiene como conocimiento de que, al contemplar la actuación de un conductor, han existido verdaderos linchamientos multitudinarios. La gente, indignada, grita: «Pero, ¿por qué se autoriza a conducir a tales bárbaros? ¡Qué le quiten inmediatamente el permiso de conducir!».

Antes de 1965, el Jefe de Tráfico —única persona responsable directamente de la circulación en la capital y provincia— se tenía que limitar a responder ante tal clamor: «Miren Vdes., yo lo único que puedo hacer es iniciar un expediente de suspensión de permiso, que durará lo suyo; este señor podrá hacer pliego de descargos; este pliego le será remitido al denunciante para que se ratifique y aporte nuevos informes; después pediré informes de quien proceda; lo juzgaré y haré la correspondiente propuesta de suspensión de permiso al señor Gobernador. Si éste lo cree oportuno dictará resolución suspendiendo el permiso. Entonces, el

conductor podrá acudir en alzada ante el Ministerio de la Gobernación. Mientras no haya una resolución definitiva y firme ordenando la suspensión del permiso, este señor continuará conduciendo y realizando toda esa serie de barbaridades que Vdes. han visto y que han estado a punto de ser causa de la muerte de muchas personas».

Y conste que esta desolada respuesta únicamente podrá darla el Jefe Provincial cuando la infracción fuese de las previstas en el artículo 296 y en su comisión hubiese concurrido temeridad manifiesta, negligencia grave o evidente peligro para otros usuarios. Pues en otro caso, la única respuesta del Jefe Provincial hubiese sido la de que tan sólo podrá imponer a tal conductor una sanción económica.

La opinión popular no puede entender que este individuo continúe en posesión de tal permiso después de haber demostrado que es un «enfermo circulatorio», «un individuo que no conoce las reglas del juego». ¡Que le quiten inmediatamente el carnet! Y ello por la misma razón que no comprendería que para arrebatarse la pistola a un perturbado que está provocando el pánico hubiese que seguir todo un expediente administrativo con toda clase de garantía defensivas.

GARANTIAS DE DEFENSA

No es cierto, por otra parte, que la

persona a quien se le ha intervenido el permiso no tenga garantías de defensa. Se le concede una garantía definitiva. Demostrar que sabe conducir y que posee lo que se llama «sentido de la circulación». Carecería de tales garantías si la Administración le retirara el permiso sin más. No. Se le otorga el que demuestre que la imputación que se le hace («dudo que Vd. sepa o esté en condiciones de conducir») carece de base. Pero mientras esa demostración no tenga lugar no puede tolerarse que continúe conduciendo. Las garantías del individuo son cosa muy importante, pero mayor importancia tienen las garantías de la sociedad, su tranquilidad. La Jefatura otorgó el permiso y ella debe velar para que constantemente todo conductor esté en condiciones físicas, psíquicas y de conocimientos para irrumpir en la vía pública con un artefacto que, utilizado correctamente sirve para el perfeccionamiento del hombre, pero que, utilizado por quien no está en condiciones, es un arma mortífera.

4.^a Respecto al párrafo donde se dice «Delegación de Industria» hay que añadir la frase «hoy, la Jefatura Provincial de Tráfico». De modo que en la actualidad, el Jefe Provincial de Tráfico es quien duda de las condiciones del conductor y al mismo tiempo quien tras las pertinentes pruebas, juzga sobre la misma.

M. L.



ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL ESTACIONAMIENTO INDEBIDO EN RELACION CON LA INTERVENCION DE PERMISO DE CONDUCIR

La infracción consistente en estacionar en lugar prohibido suele ser considerado por cosa baladí.

No conviene olvidar que la vía pública, con arreglo al artículo 344 del Código Civil es un bien público y, en consecuencia, justo es que en la medida que permitan las circunstancias sea utilizada en la mayor medida posible por el público en general. Si existen limitaciones ordenadas por la Autoridad son connaturales a esa utilización. Y si existen limitaciones de orden físico, éstas no autorizan a la comisión de infracciones; no son éstas privativas de nuestra Patria y su número es tanto más elevado cuanto mayor sea el grado de motorización de un país.

Comprendemos que pueden existir circunstancias en las que nos veamos obligados por razones de fuerza mayor a estacionar en lugar prohibido, pero éstas serán escasísimas y no justifican el abuso que hacen algunos conductores que en un semestre, como tenemos muchos casos, han alcanzado la cifra de noventa denuncias por estacionamiento ilegal.

Pretenden justificarse en que su profesión les fuerza a ello. Pero, ¿es que hoy el vehículo no es instrumento de trabajo para casi todas las profesiones? De opinar que ésta es una causa eximente se originaría un caos circulatorio.

Las personas que tienen el vehículo como lujo, normalmente pueden disponer de un conductor o de un

garaje público o privado, con lo que prácticamente el resto de los usuarios son personas que lo utilizan para el fin indicado.

CAUSAS DE UNA DETERMINACION

Se opina erróneamente que el estacionar en lugar prohibido no ocasiona peligro, de lo que discrepo:

Si el Organismo competente establece una señal de estacionamiento prohibido, puede hacerlo por dos causas: una, la de dar la máxima capacidad de circulación a una vía, no restándole una banda para estacionar, y otra, la de considerar el espacio en que se prohíbe el estacionamiento como peligroso por su escasa visibilidad, etc.; y esta medida de colocar la señal estará justificada porque a nadie le es grato crear dificultades a los administrados, tanto por conciencia profesional, como para evitar las críticas que ocasionaría la medida si no estuviese justificada. Luego, vemos que ya en principio existe un peligro, que se justifica por el hecho de que al estacionarse un vehículo, los que le siguen y que utilizaban una trayectoria rectilínea, han de efectuar una maniobra de adelantamiento, restándole, por otra parte, fluidez al carril adjunto al ocupado, y, por otra parte, el estacionado indebidamente, al abandonar el vehículo, normalmente por la izquierda, crea otra situación de peligro.

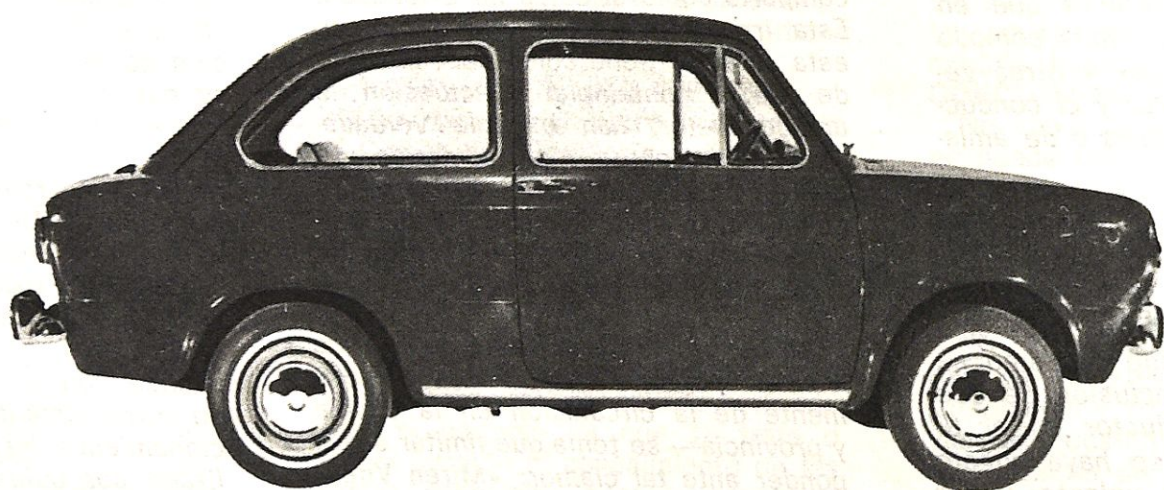
Por otra parte, el cometer un excesivo número de infracciones implica un menosprecio a las leyes y un

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



**Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes**

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

acendrado egoísmo. A ello se une el que estos contumaces infractores por estacionamiento prohibido, apoyándose en el hecho de que las medidas que establece la ley para el cobro de las sanciones municipales no son tan efectivas como las que tiene en su mano el Gobierno Civil —y, por delegación, la Jefatura de Tráfico—, alardean de coleccionar notificaciones de denuncias; no queremos decir con ello que sea misión de la Jefatura de Tráfico el forzar al usuario a que pague, pero sí lo es el hecho de que existan conductores que, tal vez por ignorancia de todos los peligros no vacilen reiteradamente en exponerse ellos y sus semejantes.

Sin perjuicio de que estas medidas se apliquen indistintamente en carretera o en ciudad, en lo que se refiere a las sanciones impuestas por la Policía Municipal de Barcelona, todos los contumaces, antes de dar cuenta a la Jefatura Provincial de Tráfico son citados en la Jefatura de Tráfico de la Policía Municipal e incluso comprobada su existencia física, pues sería desagradable tomar una medida contra una persona que ya no corresponde a este mundo.

PREVISION

La efectividad de la intervención del permiso es grande y grande también su campo de acción, pues así como el poder judicial conoce hechos ya ocurridos, la de la Jefatura de Tráfico es la de prever accidentes y ¿qué mejor medio de preverlos que eliminar de la comunidad de conductores a aquéllos que no están en condiciones de pertenecer a ella?

Esta cuestión de la intervención del permiso por infracciones es una faceta tan sólo de la institución. Otra es la de carencia de facultades físicas o psíquicas. Es curioso señalar que no es raro el caso de que al ir a intervenir el permiso de algunos de los infractores, se presente algún familiar en esta Jefatura manifestando que el interesado ha fallecido víctima de un accidente de circulación, por cuanto, con posterioridad al último reconocimiento le surgió un impedimento físico o psíquico, que directamente produjo el accidente o bien que ha sido la causa de que cometiera muchas infracciones en una de las cuales encontró la muerte.

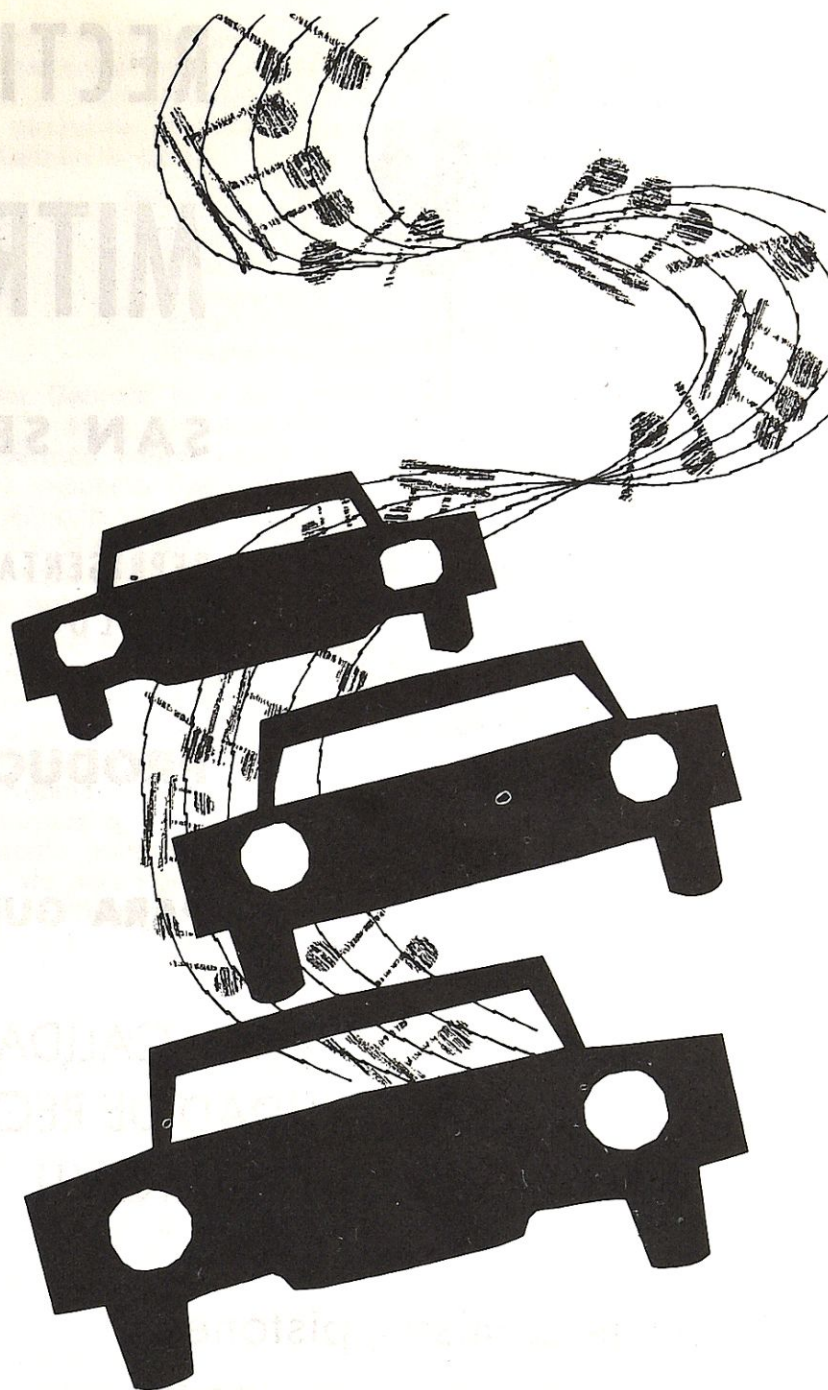
EXAMEN DE UN CASO

Para terminar, citaremos un caso anecdótico sobre la intervención de permiso por faltas físicas o psíquicas:

Hace algún tiempo un conductor tuvo un accidente, a consecuencia del cual murieron varias personas. Independientemente de la actuación judicial, esta Jefatura realizó una amplia información, a consecuencia de la cual vino en conocimiento de que el origen de la desgracia había sido un fallo humano. Fue condenado, aparte responsabilidades económicas, a la privación del permiso de conducir. No existía todavía en la legislación la facultad administrativa de la intervención del permiso de conducir. Cumplida su condena dicho conductor empezó a trabajar en una empresa y al poco tiempo otro accidente, sin justificación, con varios muertos. Pero el legislador ya había concedido a los Jefes Provinciales la facultad de intervenir. Esta Jefatura interviene el permiso, envía a reconocimiento al conductor y se le considera no apto para conducir. ¿Qué hubiera ocurrido de no disponerse de esta figura legal? Que el conductor hubiese sido una fuente ininterrumpida de desgracias.

MIGUEL LINARES

Jefe Provincial de Tráfico
de Barcelona



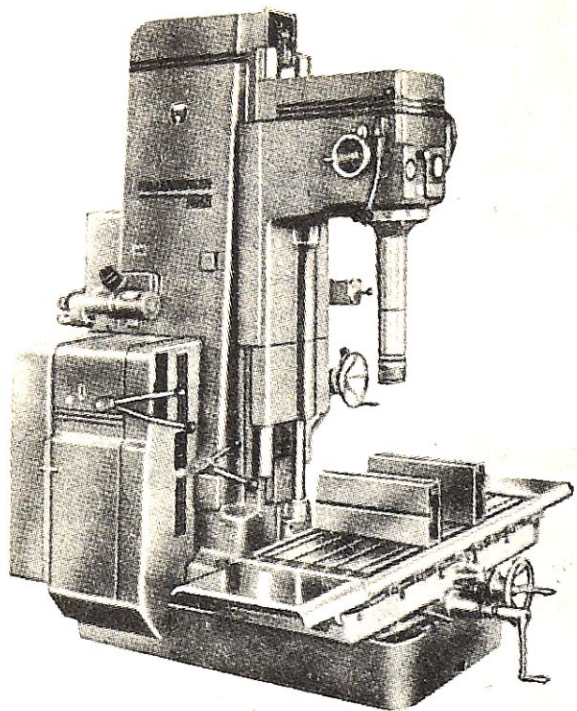
sus programas preferidos con

**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



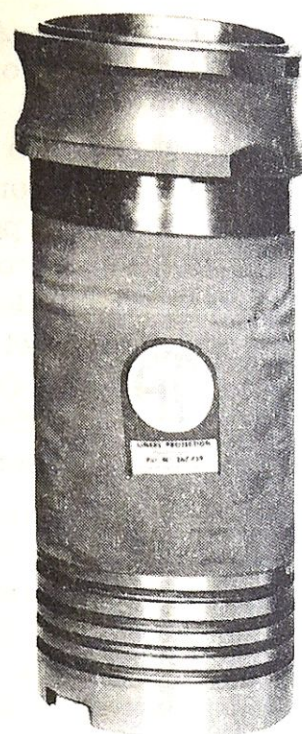
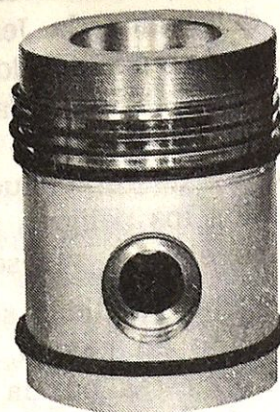
RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS

PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

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

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

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

EQUIPOS **SANPA**

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

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián

Barrio Recalde

Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián

Paseo de Colón, 1

Tel. 40-33

VITORIA

Sucursales: Domingo Beltrán, 15

Tel. 224338

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19

Tel. 214309

IMPUESTO GENERAL SOBRE LA RENTA PARA LOS POSEEDORES DE AUTOMOVILES

Por creerlo de sumo interés para nuestros socios y lectores, publicamos a continuación las disposiciones generales que regulan el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, conforme al decreto dictado por el Ministerio de Hacienda. Textualmente dice:

DECRETO 3169/1968, de 30 de diciembre, por el que se prorroga la vigencia de las normas sobre valoración y aplicación de los signos externos en el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifican las normas de valoración del signo externo automóvil.

Por Decreto tres mil cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de veintinueve de diciembre, fueron aprobadas las normas sobre valoración y aplicación de signos externos en el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, previéndose revisiones de los mismos en períodos más cortos que los que habían prevalecido con anterioridad, a cuyo efecto se circunscribió su vigencia a los períodos impositivos de mil novecientos sesenta y siete y mil novecientos sesenta y ocho.

La circunstancia de estarse practicando actualmente las liquidaciones provisionales del Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, sin que, por consiguiente, haya llegado el momento procesal de las liquidaciones definitivas, en el cual debe efectuarse la estimación por signos externos, priva de la experiencia necesaria para acometer una revisión completa de las normas que regulan su aplicación. Sin embargo, esto no es obstáculo para rectificar algunas desviaciones en el signo externo de automóviles, a cuyo efecto se modifica el modo de valorar el mismo sustituyendo el factor indiciario potencia del motor por el de valor de adquisición del vehículo, término éste que permite una más adecuada estimación de la renta por este concepto.

Parece por ello aconsejable prorrogar la vigencia del indicado Decreto durante el período de mil novecientos sesenta y nueve, salvo en lo referente al signo automóvil, cuya valoración se efectuará en la forma prevista en el artículo segundo del presente Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Hacienda, con informe del Jurado Central Tributario y previa deliberación del Consejo de Ministros en su sesión del día veinte de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se prorrogan durante el período impositivo de mil novecientos sesenta y nueve las normas sobre valoración y aplicación de los signos externos en el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobadas por Decreto tres mil cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de veintinueve de diciembre, salvo lo previsto en la regla B) del artículo segundo, relativo al signo externo automóvil.

Artículo segundo.—La regla B) del artículo segundo del Decreto tres mil cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de veintinueve de diciembre, quedará redactada como sigue:

«El gasto del signo externo automóvil se valorará en función del precio de fábrica para los vehículos de fabricación nacional y del precio de venta al público en territorio nacional para los de importación, de fabricación extranjera, a razón del dieciocho por ciento hasta ciento treinta mil pesetas y del veinticinco por ciento cuando el precio exceda de dicha cifra.

El gasto imputable por automóvil se reducirá en el treinta por ciento a partir de los cinco años transcurridos desde la matriculación del vehículo.

Para el cómputo de la reducción se estimará como año completo aquél en que por primera vez se hubiera matriculado el automóvil.

Se valorarán y estimarán en la persona del contribuyente los automóviles que su esposa e hijos menores de edad, no emancipados, posean, utilicen o les fueran imputados en virtud de la presunción del artículo dieciséis punto uno de la Ley dieciocho/mil novecientos sesenta y siete de ocho de abril.

Se estimarán, en su caso, como gasto, en este signo el importe satisfecho por la utilización de garaje.

En las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y en Ceuta y Melilla, el gasto atribuido exclusivamente al automóvil se estimará en el setenta y cinco por ciento de la valoración que al mismo corresponda. Esta reducción no afectará a lo satisfecho por la utilización de garaje, que se estimará en su importe.»

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a treinta de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda,
JUAN JOSE ESPINOSA SAN MARTIN



Temperaturas

en la

COCINA

y en la

GASTRONOMIA

Por JOSE MARIA BUSCA ISUSI

Se cuenta que una vez un cliente de un café increpó al dueño del establecimiento de la siguiente manera:

—¿Cómo diablos se las arreglan para sacar la cerveza siempre caliente y el café siempre frío?

Es una muestra clara el sucedido de las exigencias de nuestra mucosa bucal en cuestiones de temperatura.

Se dice también que café es el simple monograma de caliente, amargo, fuerte y escaso.

El caldo, etimológicamente, viene de «caldus», o sea, caliente, luego etimológicamente no debiera pedirse un caldo frío, como no debiera pedirse un helado caliente.

Con las temperaturas del caldo pasan muchas incidencias. En los tiempos en que se tomaba buen caldo limpio o «saldá garbia», muchos paladares vascos solían quedar socarrados por caldos ingeridos sin prevención estando muy calientes.

La temperatura normal del caldo debe ser entre 40 y 45 grados; esto es, un poco más que la temperatura normal del cuerpo.

A más de 45 grados el caldo da sensación de quemazón, y si pasa de 55 grados, abrasa.

Hay una norma empírica para determinar la temperatura del caldo. Si no tiene mucha grasa, más bien si ésta no forma capa continua, el caldo da vapor o «humea» en términos corrientes a partir de los 40 grados.

Se decía que el buen caldo de caserío no echaba humo. La explicación es que, como este caldo solía tener mucha grasa de gallina, el vapor producido por el caldo caliente no podía romper la capa de grasa a no ser que estuviese a más de 70 grados. Temperatura ésta de 70 grados elevadísima en la mesa. Aun sacando un caldo hirviente a una taza en contacto con la loza, el caldo se enfría rápidamente a los 70 grados, pero a esta temperatura todavía abrasa.

Otro lío de temperaturas de cocina es en la cuestión del asado.

Si estamos en un buen restaurante y pedimos carne asada el mozo nos dirá, o deberá decir: ¿«Saignant»? ¿No «saignant»? Esto es, sangrante o no sangrante. En esto, como en casi todo de cocina, hay mucha discusión y hay quien quiere la carne asada de tono blanduzco ante el horror de otro señor que la come chorreando plasma sanguinolento, ante el asco del vecino de la mesa.

Veamos algo de esto de las temperaturas de la carne asada.

El buey y la pata de carnero, si queremos que salgan «saignants» o sangrantes, deben alcanzar en el interior de la pieza la temperatura de 45 grados. Si queremos que esté a punto, o «a point», como dicen los franceses, o sea, todo hecho, la temperatura del interior de la pieza debe ser de 60 grados. A esta temperatura se ha coagulado ya todo el interior del trozo.

Teóricamente, el asado hecho de ternera se suele sacar cuando llega a 75 grados C.; el de buey, a 80; de cerdo,

a 85, que es la misma a la que debe hacerse que llegue el pollo.

Es norma higiénica y gastronómica que la carne del cerdo esté siempre muy bien hecha.

Otro lío culinario suele ser el de la temperatura de los vinos.

Todo el mundo sabe que el vino tinto hay que sacarlo «chambre», es decir, a la temperatura del comedor, dando por supuesto que el comedor esté a una temperatura de país civilizado, esto es, alrededor de los veinte grados. A esta temperatura es cuando el vino tinto desarrolla todos los aromas que encierra.

El vino blanco hay que sacarlo «frappée», esto es, enfriado.

El frío que hay que dar al vino depende de su naturaleza. Si el vino es blanco dulce, se le debe hacer bajar bastante. Así, la malvasia de Sitges debe beberse a unos cuatro grados. Los blancos ácidos y secos, a unos ocho grados. Hay quien gusta del champán a ocho grados.

El coñac debe tomarse a unos 30 grados, que deben conseguirse no sometiendo a la llama la copa o al agua caliente, sino con el calor de la mano izquierda, mientras que con la derecha tapamos la boca de la copa en forma de tulipa para que no se pierdan los aromas que tantos años costaron conseguir.

Un calentamiento suave creo que es el mejor sistema. Las botellas de tinto deben atemperarse a la temperatura de la habitación por una permanencia de varias horas dentro de ella, sin recurrir nunca a los baños de agua caliente, que, si bien pueden ser magníficos para reumáticos, no son recomendables para un viejo Rioja o Medoc.

Otra temperatura importante es la que se precisa para obtener en nuestro horno el hojaldre, llamado «hojaldra» en algunos países de América y también por el cocinero español Martínez Montañó, cocinero de Felipe II y Felipe III, y que yo llamo la pasta de las 729 hojas, siguiendo al Dr. Pomiane precisa de un horno con una temperatura comprendida entre los 250 y 300 grados centígrados.

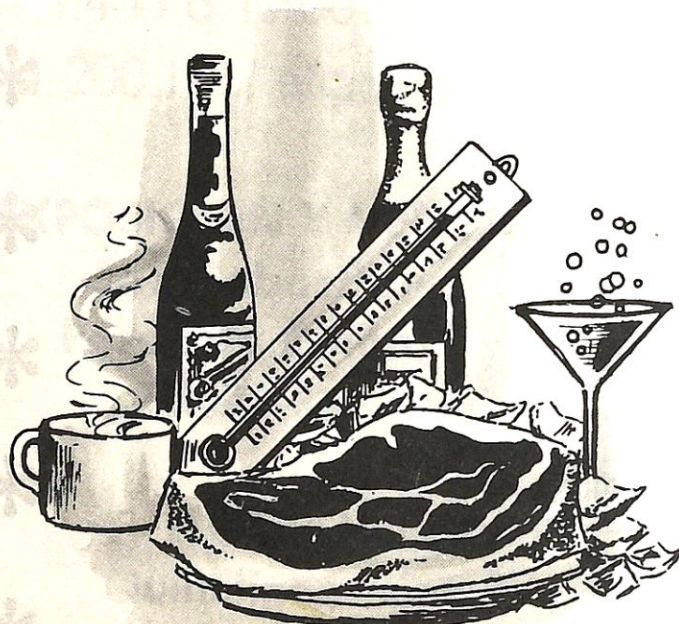
El dulce que menos temperatura exige es el merengue, al que le bastan 110 grados.

Podríamos seguir citando otras muchas temperaturas, pero creemos que las dadas bastan para llevar a la mente del lector la importancia que tiene en cocina la temperatura o grado de calor.

Otra temperatura clave en la cocina es la de 180 grados. A esta temperatura hierve el aceite normal, y pasada esta temperatura, se descompone y da una sustancia que se llama croleína y que es la que irrita la garganta al respirarla en cocinas donde el fenómeno se ha producido.

El manejo de las temperaturas del aceite es esencial para las llamativas patatas «soufflés». En la primera pasada por el aceite, éste debe tener una temperatura de 180 grados al introducir las patatas y una temperatura de 140 grados al final de la operación. Para la segunda cocción debemos tener 150 grados, y para la tercera, la de 173 grados.

Esto puede parecer un tanto complicado, pero esperamos volver pronto sobre las patatas «soufflés», su obtención y su historia.





PROGRAMA DE CRUCEROS 1969



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

EN EL «CABO SAN ROQUE»

VI CRUCERO SEMANA SANTA

De 22 de marzo al 14 de abril de 1969.

III CRUCERO A RUSIA

Del 14 de julio al 2 de agosto de 1969.

III CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 25 de agosto al 8 de septiembre de 1969.

V CRUCERO ISLAS DEL ATLANTICO

Del 11 al 25 de agosto de 1969.

Barcelona, Lisboa, Madeira, Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife, Casablanca. Génova, Cannes, Barcelona.

III CRUCERO AL NUEVO MUNDO

Del 28 de septiembre al 6 de noviembre de 1969.

EN EL «CABO SAN VICENTE»

IX CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS

Del 6 al 30 de julio de 1969.

X CRUCERO A LA CAPITALES NORDICAS

Del 31 de julio al 24 de agosto de 1969.

XI CRUCERO AL MAR DEL NORTE

Del 24 de agosto al 5 de septiembre de 1969.

3 CRUCEROS DE VERANO CON LA M/N. «MONTE UMBE»

LONDRES, BALTICO Y LENINGRADO

Del 1 al 20 de julio de 1969.

Bilbao, Londres, Copenhague, Leningrado, Estocolmo, Hamburgo, Bilbao.

Precios desde: 14.250 pesetas.

MAR NEGRO, YALTA y ODESA

Del 8 al 27 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Estambul, Yalta, Odesa, Constanza, El Pireo, Messina, Palma, Barcelona.

Precios: desde 14.500 pesetas.

ADRIATICO Y FESTIVAL VENECIA

Del 27 de agosto al 11 de septiembre.

Barcelona, Nápoles, Capri, Dubrovnik, Venecia, Bari, Corfu, Palermo, Barcelona.

Precios: desde 12.000 pesetas.

MINICRUCERO A BALEARES

Del 11 al 15 de septiembre.

Barcelona, Ibiza, Palma, Mahón.

Precio: desde 2.375 pesetas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

c. MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ



90

ANIVERSARIO

1879-1969

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



ORIENTACION SOBRE PRECIOS DE COCHES NUEVOS

Marca y Modelo	Precio f. f. incluido I. T. E.	TOTAL	PRECIOS A PLAZOS Sin incluir seguros ni gastos			
			Entrega inicial y matriculación	Pagos mensuales		
				A 12 meses	A 18 meses	A 24 meses
AUTHI						
Morris Mini	136.192	163.647	57.785	9.457	6.517	5.047
Morris 1300	131.585	158.140	55.856	9.138	6.297	4.876
MG 1300	158.720	190.575	67.210	11.021	7.594	5.881
CITROËN						
2 CV. AZL	68.950	80.199	24.435	4.815	3.432	2.658
2 CV. AZM	74.950	87.292	26.566	5.425	3.739	2.895
Azam 6	86.155	100.610	30.617	6.253	4.309	3.337
Break 3	112.400	130.658	39.632	8.130	5.604	4.340
Dyane 6	92.000	107.415	32.660	6.679	4.602	3.564
DODGE DART						
G. L.	234.496	281.631	99.390	16.281	11.218	8.687
G. L. E.	291.840	350.175	123.380	20.344	14.044	10.894
G. T.	271.360	325.695	114.815	18.839	12.981	10.052
Familiar	254.976	306.111	107.961	17.702	12.198	9.446
RENAULT						
4-Normal	81.715	95.218	29.028	5.913	4.075	3.155
4-Super	88.883	103.506	31.514	6.432	4.432	3.432
Renault-4	90.932	105.875	32.225	6.580	4.534	3.511
Alpine cabriolet	158.720	184.255	55.739	11.481	7.911	6.126
R-8	105.369	126.724	38.507	7.881	5.431	4.205
R-10	117.657	141.452	49.989	8.171	5.630	4.360
Alpine Berlina A-110	117.152	212.567	74.879	12.301	8.476	6.564
SEAT						
600-D	64.512	75.327	23.060	4.670	3.218	2.492
600-D descapotable	69.632	81.247	24.836	5.040	3.473	2.689
800	75.776	88.351	26.967	5.484	3.779	2.926
850	77.824	90.719	27.017	5.631	3.880	3.005
850 Especial	88.040	102.575	30.562	6.370	4.390	3.400
850-4 puertas	90.112	104.927	31.940	6.521	4.493	3.480
850 coupé	107.520	125.091	38.019	7.779	5.360	4.151
Seat 124	120.832	145.287	51.357	8.391	5.782	4.478
Seat 124 lujo	128.000	153.815	54.316	8.889	6.125	4.743
1500	139.264	167.359	59.109	9.671	6.664	5.160
1500 familiar	165.888	199.183	70.247	11.519	7.937	6.146
SIMCA						
Normal	97.280	117.055	35.607	7.277	5.014	3.883
Normal automático	112.640	135.415	41.115	8.425	5.805	4.495
G. L.	107.520	129.295	39.279	8.042	5.542	4.291
G. L. automático	122.880	147.655	44.787	9.190	6.333	4.904
Especial	119.808	143.983	43.685	8.960	6.174	4.781
Especial automático	135.168	162.343	49.193	10.109	6.966	5.394

Con el precio f.f. se incluye el I.T.E., por comprenderse en la factura del vendedor. Suele figurar en partida separada, pero en los vehículos Citroën se incluye el precio.

A los precios f.f. hay que aumentar los gastos de transporte, excepto en los vehículos Seat.

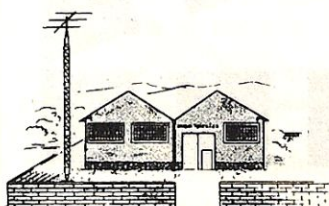
Respecto a las ventas a plazos hay que partir de estos datos: a) que el aplazamiento o financiación puede comprender tanto al precio propiamente dicho como a los impuestos de T.E. y de lujo, así como al seguro exigible para la formalización del contrato —del crédito y del vehículo—; b) la entrega inicial mínima es del 30 por 100 del importe de todos los conceptos anteriores en los vehículos (nuevos) de menos de 1.000 c.c. y del 35 por 100 en los demás; c) el recargo sobre el total de la cantidad aplazada es del 0,60 por 100 multiplicado por los meses del aplazamiento; así, en las ventas a doce meses, es el 7,20 por 100; a dieciocho meses, el 10,80, y a veinticuatro meses, el 14,40; d) el vendedor o financiador puede exigir también los gastos de cobranza, que no pueden exceder de las comisiones bancarias normales; e) fuera de los indicados, no podrá imponerse ningún otro gasto a los compradores.

Ahora bien, en nuestros cálculos hemos tenido en cuenta el precio del vehículo y los impuestos referidos, sumando a la entrega inicial los gastos de matriculación. El importe de los seguros hay que incrementarlo a las cantidades señaladas, aplicando los porcentajes indicados, tanto a la entrega inicial como a los pagos periódicos. En cuanto a los gastos de cobranza, cuya cuantía depende de que los pagos aplazados se hagan en plaza bancaria, semibancable o pueblo (según la clasificación y nomenclatura bancarias), el vendedor o financiador los cobrará de una sola vez, al celebrar el contrato o aumentando cada plazo en la cantidad que corresponda.

angel iglesias

- * ELECTRICIDAD
- * ELECTRONICA
- * SONORIZACION
- * ANTENAS TV y Fm.

SAN SEBASTIAN



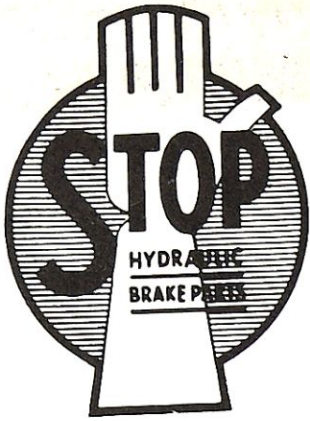
TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



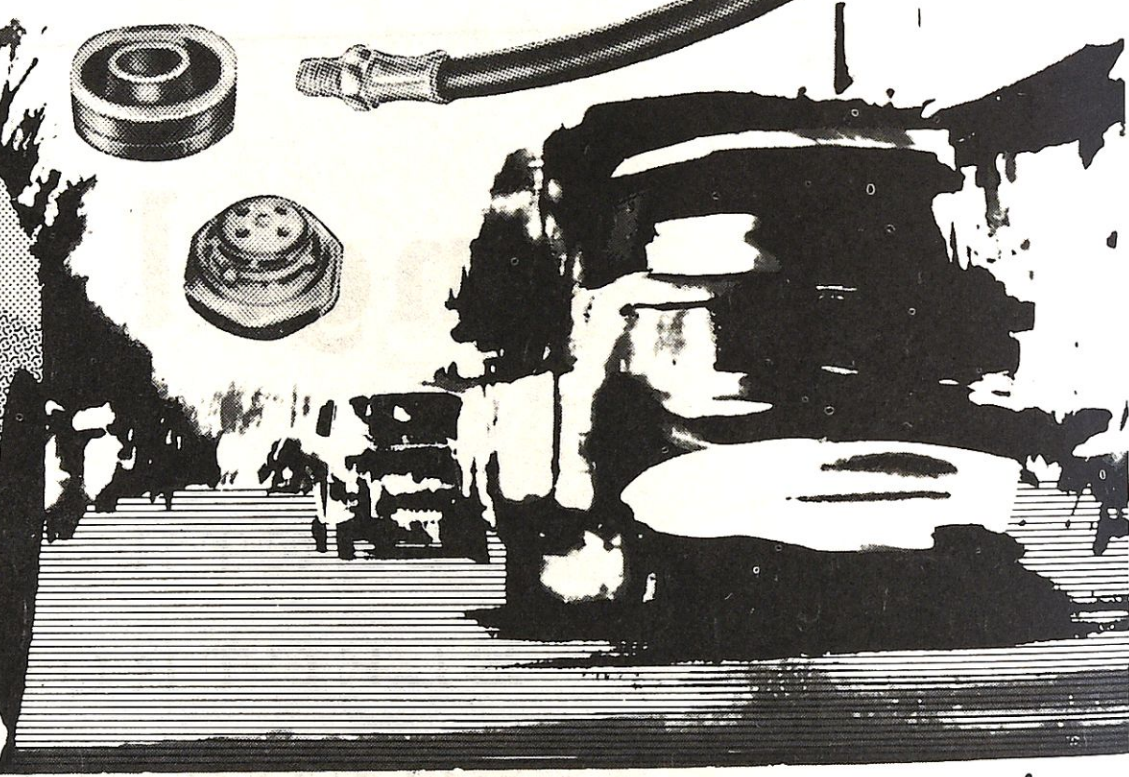
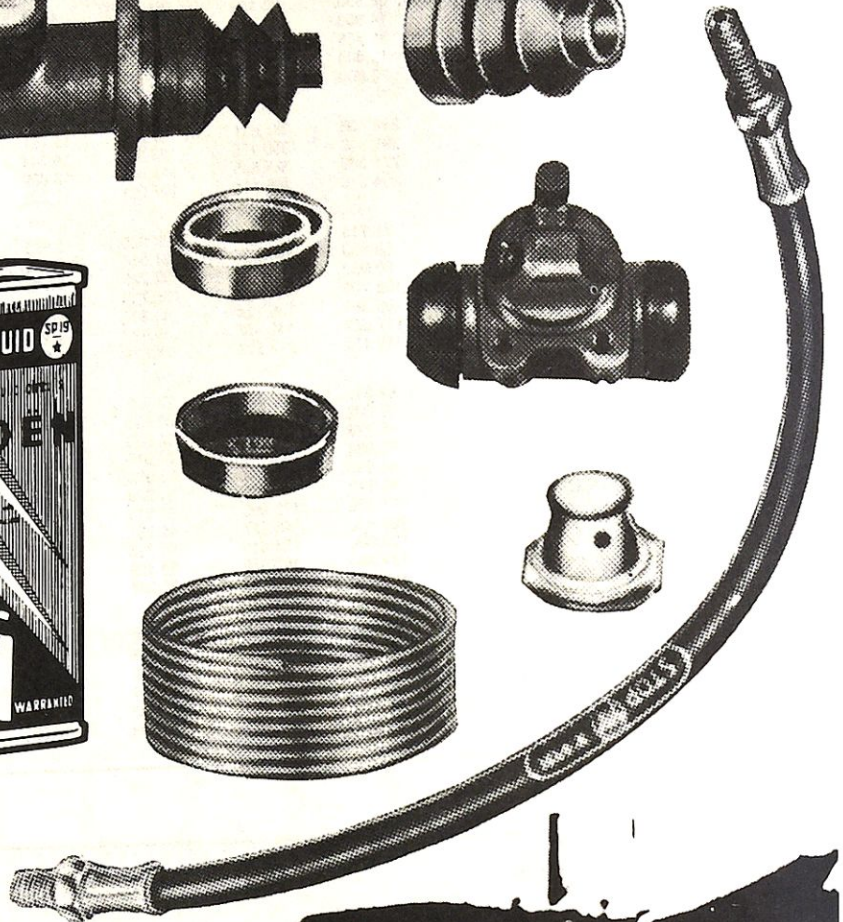
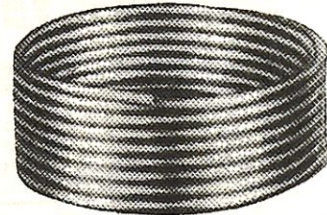
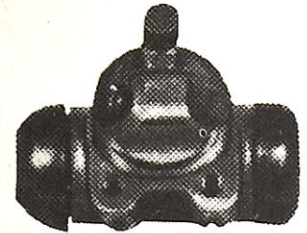
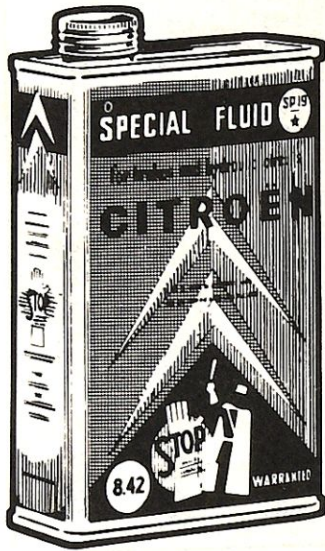
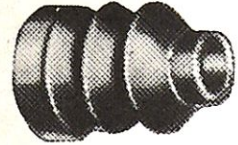
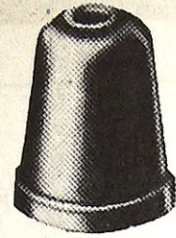
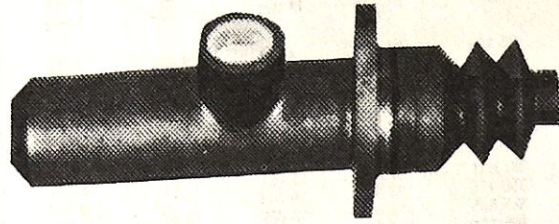
MONTAJES Y ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

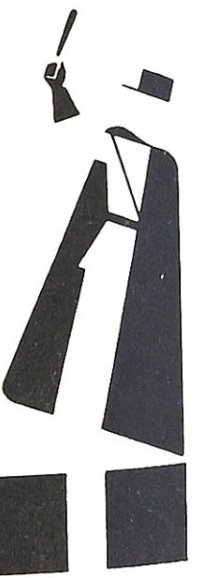


PIEZAS Y LIQUIDOS para FRENOS HIDRAULICOS



publivasc

STOP



ARRANCAR EN TIEMPO FRIO

Es muy corriente que los automóviles se resistan a funcionar perfectamente durante los primeros cinco minutos de utilización en las mañanas frías. Lo que no debe ser tan corriente es el desconocimiento, por parte del usuario, de lo que SI y NO debe hacerse para el buen funcionamiento y conservación.

Se dice: «Encienda las luces o ponga la radio antes de accionar la puesta en marcha. De esta forma se calienta la batería y producirá, por lo tanto, una corriente más enérgica para el arranque».

Es cierto que la temperatura de la batería influye en la corriente que suministra, siendo proporcional al aumento de temperatura. Lo malo es que el «tiro» de corriente de tales maniobras no engendra el suficiente calor para compensar el consumo de corriente. Según medidas efectuadas por la firma Bosch, una «salida» de 12 Ah (amperio-hora) produce el calor suficiente para reportar un amperio-hora de aumento. Esto indica que por calentamiento la batería no recupera más que 1/12, o sea, el 8 por 100 de la energía gastada.

Se dice: «Para el arranque en frío se deben hacer varios intentos repetidos de corta duración. De esta forma se economiza la batería».

Esta afirmación está en completo desacuerdo con uno de los principios fundamentales de la Física: la inercia. Cada vez que se lanza el motor de arranque, éste debe primeramente ponerse en movimiento a sí mismo, venciendo su propia inercia, y poner en movimiento las piezas móviles del motor, cuya inercia es mucho mayor. Al pasar del reposo al movimiento se necesita una aceleración cuya fuerza provocadora es proporcional a la aceleración producida. Diez intentos cortos de puesta en marcha consumen diez veces más corriente que uno de la duración total de los diez. A este efecto de inercia se suma otro: carburación y llenado de cilindros. Al ponerse en movimiento el motor, sin producirse el arranque, se efectúa un llenado deficiente de cilindros en las primeras revoluciones, a causa de condensarse en las paredes, aún frías, de los conductos de admisión el vapor de gasolina, pasando de nuevo al estado líquido, en que no es inflamable.

De esta forma no se producirá un llenado suficiente para la explosión en cilindros hasta cumplirse cierto número de revoluciones. Si se descansa en este momento, todo el proceso tendrá que comenzar de nuevo. Una batería que se encuentra a medio uso tiene potencia suficiente para mover el motor, ininterrumpidamente, durante un minuto, antes de acusar una bajada de régimen. Si no se ha producido el arranque, conviene esperar tres o cuatro minutos antes de intentarlo de nuevo.

Se dice: «Le das unos pisotones al acelerador y entonces intenta el arranque».

Si realizamos tal operación introduciremos una masa líquida en la admisión que dificultará aún más un buen arranque. Lo correcto es intentar el arranque con el mando del aire o stárter tirado, sin tocar el acelerador. Toda otra maniobra que se realice y tenga como respuesta el arranque del motor supondrá una falta de puesta a punto de carburación o encendido.

Se dice: «Una vez que se haya arrancado el motor, hay que mantenerlo largo rato al ralentí, para que se caliente».

Es la forma más segura de «gastar» inútilmente el motor y la más lenta para obtener el buen funcionamiento. Se debe mantener un régimen de unas 1.000 r.p.m., hasta que el indicador de la presión del aceite se apague, e inmediatamente conectar la primera velocidad e iniciar la marcha a un régimen medio (la utilidad de un cuentarrevoluciones se amplía en tales momentos). Con tales maniobras se evita la condensación de agua y compuestos sulfurosos en los cilindros y obtendremos la temperatura de trabajo del motor en el menor tiempo.

Se dice: «Si antes de parar el motor por la noche le das un acelerón a fondo y cortas el contacto, arrancarás mejor por la mañana».

Además de ser completamente inútil, resulta extremadamente nocivo, porque la mezcla introducida en los cilindros, al enfriarse el motor, se condensa y licúa, depositándose en las paredes y diluyendo el aceite que serviría de engrase para las primeras pistonadas.

G.

CANNO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Av. de Tolosa, s/n. - Telfs. 18402 y 25402

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,
Chapistería, Pintura, Mecánica,
Electricidad,
Modernos Servicios Técnicos,
Recambios originales

Con superioridad
numérica en pruebas
regionales

EN 1968 EL AUTOMOVILISMO VASCO-NAVARRO SE HA COLOCADO A LA ALTURA DEL MADRILEÑO Y CATALAN

Contamos con un
plantel de pilotos
que empiezan
a poseer
coches adecuados

Bilbao. (De nuestro corresponsal Eduardo Catania).

Uno recuerda las pruebas automovilistas que se celebraban en Vizcaya hace doce o catorce años y que, por lo general, se denominaban «pruebas de regularidad». Entonces el reloj y los promedios horarios, con controles secretos en hitos kilométricos o hectométricos, eran el todo para la victoria final. No había pruebas complementarias de velocidad. Todo lo solucionaba el reloj.

A medida que fue subiendo la afición y que algunos pilotos se lanzaron allende las fronteras regionales, comenzó a despreciarse al cronómetro como objeto de freno velocista y surgieron las llamadas «pruebas cronometradas». Y las competiciones de regularidad empezaron a llamarse, de forma genérica, «rallyes», porque habían desaparecido total o casi totalmente los tramos de regularidad, tramos éstos que, incluso en los primeros rallyes Vasconavarros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa fueron incluidos como clasificatorios, hasta llegar a ser, en algunos casos, fundamentales.

AVANCES NOTABLES

De entonces acá, no han pasado muchos años, pero sí ha sufrido el automovilismo vasco-navarro notables avances de todo orden.

En el aspecto cuantitativo, es algo hermoso poder observar cómo en competiciones sencillas, sin trascendencia —por ejemplo, la Prueba del Pavo que la Real Peña Motorista Vizcaya celebró el 22 de diciembre último, en la que participaron setenta vehículos— o como en el Rallye Interclubs, primero de la temporada de la región, celebrado el 5 de enero, tomaban la salida cincuenta coches y tres motocicletas.

Estas y otras cifras que se dan en el curso del año en las organizaciones vizcaínas y guipuzcoanas, son, proporcionalmente al número de habitantes de cada provincia en comparación con Barcelona y Madrid— ambas a la cabeza del automovilismo nacional, por determinadas circunstancias que analizaremos más adelante—, superiores a las de dichas importantes ciudades españolas.

¿Cuándo vemos la participación, en un rallye madrileño de carácter regional, de setenta coches o, incluso, de cincuenta? Jamás. En Barcelona, las cifras llegan a igualarse, en ocasiones, con las de Vizcaya y Guipúzcoa, pero la proporción con el número de habitantes —en términos automovilísticos, si aplicásemos el coeficiente de potencia correspondiente— sitúa a nuestras capitales a la cabeza de la cantidad.

VEHICULOS

¿Y en calidad? Aquí, en lo concerniente a vehículos y a la posesión de autódromo —Jarama y Montjuich— es donde se manifiesta la superioridad madrileña y catalana.

En cuanto a vehículos, algunos pilotos de Guipúzcoa o de Vizcaya y también de Alava y de Navarra, empiezan a poseerlos, a prepararlos y a mimarlos.

Ya podemos ver en nuestros ra-

llyes regionales a los «Cooper 1.300», los «Lotus», ahora esos preciosos «Unipower», los «Abarth», los «Porsche», los «Alpine»... Y perdónese me que haya pluralizado aunque en el caso de alguna o algunas marcas tan sólo haya un ejemplar en nuestra región. Pero lo importante es lo dicho: que nuestros pilotos se han percatado ya de que para poder competir dignamente en rallyes de cierta envergadura, se hace indispensable la posesión de un buen coche, potente, estable, bien equipado de luces, aparatos de medición, cubiertas y con un motor cuidado y bien preparado.

LOS PILOTOS

En cuanto a los pilotos me van a permitir los lectores que no dé nombres. Considero un tanto difícil poder juzgar a un piloto viéndole en uno o dos rallyes y no durante todo su recorrido, sino solamente en un par de pruebas cronometradas.

Hay osados que se permiten el lujo de juzgar y sentar cátedra sobre la valía de este o el otro conductor, porque le han visto de una o de otra forma en las clasificaciones parciales velocistas y en la clasificación general. A mi juicio, para poder juzgar a un piloto hay que verle actuar muy a menudo y en esa permanente visibilidad que proporcionan los circuitos. Entonces sí podemos emitir juicio sobre su toma de curvas, su valor, su sincronización con los cambios, frenos y embrague, etc.

Pero de lo que no cabe la menor duda es de que la región vasconavarra ha logrado en 1968 lo que no había conseguido hasta ahora: poseer un plantel de pilotos que ya se codean, tratándose de tú a tú, con esas figuras que hace algún tiempo empezaron a convertirse en

mitos deportivos, en héroes de las cuatro ruedas y de cuyo pedestal van cayendo —porque otros van llegando— bajo el impulso deportivo y honesto de los conductores vascos. Téngase en cuenta que en el Rallye Firestone, donde nuestros pilotos se midieron las fuerzas frente a los mejores de España, se clasificaron nueve participantes vasconavarros, de los veintisiete que aguantaron hasta el final, y dos de ellos lograron situarse dentro de los diez primeros puestos.

OTROS MOTIVOS DE ORGULLO

No cabe duda que ésta fue la mejor confrontación de nuestros corredores en el curso del año 1968, sin olvidarse, tampoco, de la sostenida en el Rallye Vasco-Navarro, que este año se aproxima con buenas y optimistas perspectivas para nuestra región.

Todo ello, pues, es halagador. Y más aún si tenemos en cuenta, que a la ya famosa y prestigiosa prueba del «Rallye Vasco-Navarro», organizado por el Real Automóvil de Guipúzcoa, se han sumado el «Rallye de los 500 kilómetros Nocturnos», de la Real Peña Motorista Vizcaya y, por último, el citado «Rallye Fires-

tone», organizado al alimón por ambas citadas sociedades, las cuales también han alcanzado un prestigio superlativo en el ámbito nacional. A esto hay que añadir, dentro del balance automovilista 1968, que nos da la situación en que se encuentra nuestro deporte en 1969, la colaboración que las marcas han comenzado a prestar. Tampoco me atrevo a citar nombres, por temor a herir susceptibilidades, porque a la hora de valorar el esfuerzo de cada cual, todos supervaloramos el nuestro propio, al tiempo que minimizamos el de los demás. Baste con dejar constancia de que, esa colaboración, grande o pequeña, de las casas comerciales, son base firme que nos afirma aún más en la creencia de que el automovilismo vasco-navarro ha comenzado a caminar por la cresta de la cordillera que puede llevarle al pico más alto: el de lograr algún título nacional o alguna victoria resonante en los campeonatos o en los grandes rallyes del presente año, respectivamente.

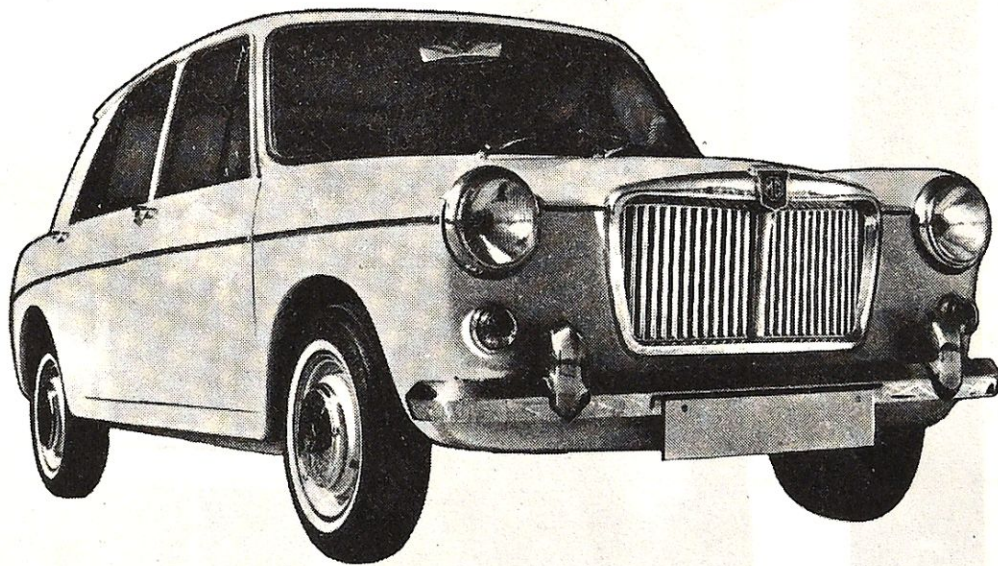
LA VELOCIDAD

Hay otra faceta: la de la velocidad pura. Para su práctica es imprescindible un autódromo. Yo he

oído desde Bilbao que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa está pensando en volver a la vida el viejo circuito de Lasarte. Sería algo maravilloso y entonces sí que nos encontraríamos en igualdad de condiciones que Madrid y Barcelona. Claro que en algún otro lugar de España tampoco se duermen y hay proyectos similares.

Lo verdaderamente importante es que hay entusiasmo entre los directivos de los principales clubs organizadores de pruebas y entre los pilotos. Lo que hace falta es que, al mismo tiempo, haya dinero por parte de unos y otros, para que los proyectos de nuevas pruebas, de dicho autódromo y de nuevos y potentes coches, puedan convertirse en realidad.

Y para terminar, sólo diré que nos gustaría, a todos, ver unidos al tren del automovilismo deportivo a la provincia hermana de Navarra, donde los deportes del motor duermen desde hace unos años en los laureles de sus buenos tiempos. Y no digo Alava, porque cuenta con ese pequeño grupo que todos conocemos, al que quizás le falte salir de su pequeñez, para constituirse en algo más fuerte, con capacidad para organizar competiciones.



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



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN FUENTERRABIA
AL SERVICIO DE FUENTERRABIA

CALCULOS DE LA PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOVILES

El Japón confía en poder seguir manteniendo su posición como segundo fabricante de automóviles del mundo y piensa alcanzar los 4.000.000 de unidades. La «Nissan Motor Company» ha indicado que, de acuerdo con sus cálculos, el Japón sería superado únicamente por los Estados Unidos, que se espera lleguen a fabricar los 11.099.000 unidades, con un aumento de un 23 % sobre la cifra de 1967.

La producción de la República Federal Alemana seguirá en tercer lugar, con 3.180.000 unidades y un aumento de un 28 %.

Sigue Inglaterra, con 2.158.000 vehículos y un incremento del 11 %; Francia, con 1.968.000 unidades y un alza de un 2 % e Italia, con 1.590.000 unidades y un incremento de un 3 %.

ACCIDENTES POR NO CIRCULAR POR LA DERECHA

Entre las infracciones de los conductores, origen de accidentes con víctimas, en las carreteras españolas, la de circular por mano contraria o en dirección prohibida, figura en tercer lugar, después de la velocidad peligrosa y la de adelantamiento antirreglamentario.

En 1967 esta peligrosa infracción de circular por mano contraria o en dirección prohibida, fue causa de 1.498 accidentes con víctimas, de los que 168 fueron mortales.

CASO DE EMERGENCIA

SI UN COCHE EN DIRECCION CONTRARIA VIENE A SU ENCUESTRO

Conduce usted por una carretera de doble circulación. Otro coche, que viene en sentido contrario, hace un zig-zag y se proyecta directamente hacia su automóvil. Posiblemente el conductor se ha dormido o está embriagado.

LO QUE SE DEBE HACER

Pulse fuertemente el claxon y encienda sus faros. Si el otro conduc-

tor no reacciona ante estas señales, gire rápidamente a su derecha, aunque se salga fuera de la calzada.

Cualquier maniobra, aún peligrosa, es preferible a un choque frontal, especialmente si el otro vehículo es más potente. Si se ve precisado a ello, oriente su vehículo hacia la cuneta, aunque vuelque o dé lugar a una colisión menor. Habrá evitado el peligro mayor.

LOS SINDICATOS EUROPEOS FRENTE A LA FUSION FIAT-CITROEN

El Comité Europeo de los Sindicatos del Metal, que representa a más de 2.700.000 trabajadores de la industria metalúrgica de la Comunidad Económica Europea, ha creado un Comité Sindical de Coordinación «Fiat-Citroen», el cual ha comprobado que la creación de un «Holding» - «Fiat-Citroen» constituye una provocación frente a los Sindicatos y precisa el desencadenamiento de una acción sindical europea en pro de los trabajadores.

AUTOMOVIL DE PLASTICO

La empresa «Borg Warner Corp.» ha fabricado una carrocería de plástico y que puede ser competitiva con los modelos realizados en acero.

El automóvil ha sido presentado en la Exposición Nacional de Plásticos. Una versión semejante a la presentada podría ser vendida comercialmente en una gama de precios, que oscilará entre 3.000 y 4.000 dólares.

Sin embargo, no parece que por el momento ninguna firma automovilística pretenda llevar a cabo semejante proyecto. El automóvil se denomina «Formacar» y se compone de 20 piezas de plástico.

LA RETIRADA DE CARNETS DE CONDUCIR EN ALEMANIA

Durante el primer semestre de 1968, fueron retirados, los carnets de conducir en la República Federal Alemana a un total de 81.607 automovilistas, según reciente estadística de la Oficina Federal de Tráfico de Flensburg. Esta cifra significa un 5 % menos que la registrada en el mismo período de 1967.

EL VI SALON DE LA CARAVANA EN BRUSELAS

Durante los días 9 al 17 de noviembre, ha tenido lugar en el Centro Internacional Rogier, en Bruselas, el VI Salón de la «Caravana», habiéndose presentado las novedades belgas, alemanas, inglesas, francesas, holandesas, americanas e italianas, tanto en el dominio de la «Caravana» como en el del «Camping-Car» y accesorios.

AMORTIGUADORES



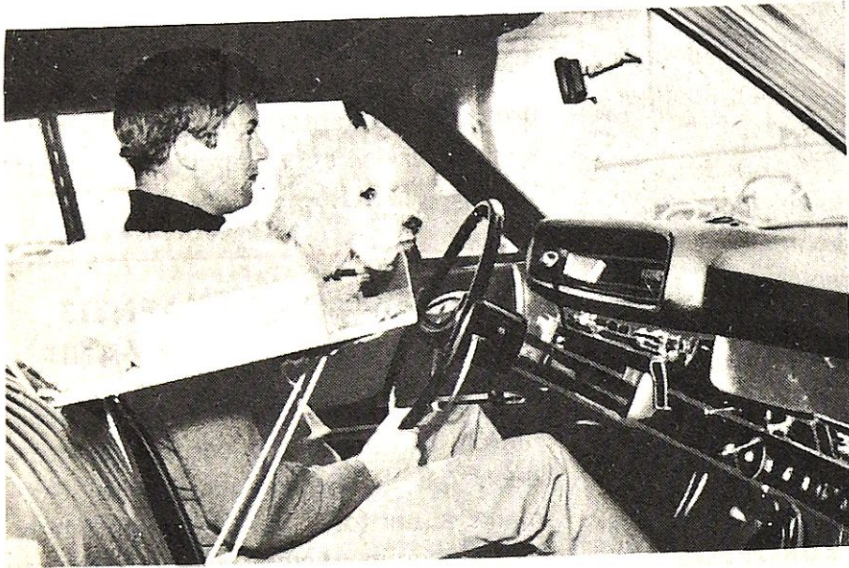
- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

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

UNA VIDA DE PERRO

Una firma americana acaba de lanzar al mercado por unas 750 pesetas un «asiento» exclusivamente reservado a los perros. El fabricante asegura que este dispositivo, fácilmente movable y confortable, es seguro. El perro, desde su posición panorámica, podrá admirar el paisaje y ver de paso a sus congéneres que pasan por la calle.



ESPEJO RETROVISOR DE PERFECTO REFLEJO

Una firma británica fabrica un nuevo tipo de espejo retrovisor que refleja las imágenes con absoluta claridad y fidelidad. La imagen que percibe la vista es idéntica a la que se obtendría mirándola directamente, y no se sufre deslumbramiento a pesar de que la superficie no tiene tinte. El cristal, a diferencia del que tienen los espejos ordinarios, está plateado por delante, y va montado en una pequeña caperuza cuyas superficies interiores absorben la luz. Tiene el mismo tamaño que los demás espejos, y puede montarse en el exterior o en el interior del coche por medio de un tornillo. La caperuza, que sirve también para proteger el espejo contra la lluvia y el polvo, puede tener la forma de caja o de semicircunferencia. El montaje completo, incluyendo el espejo, puede ser de plástico.

Fabricante: Road Marking Devices (Reflectors), Ltd.
Poyle Road. Coinbrock. Ruckinghamshire (Inglaterra).

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

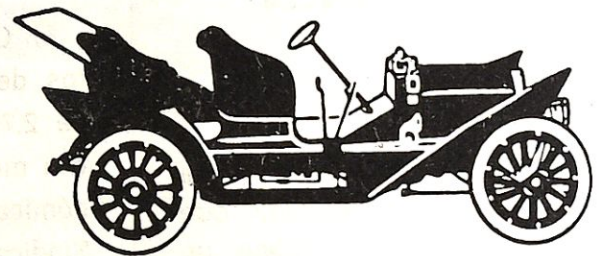
Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN



MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS
DEL AUTOMOVIL

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

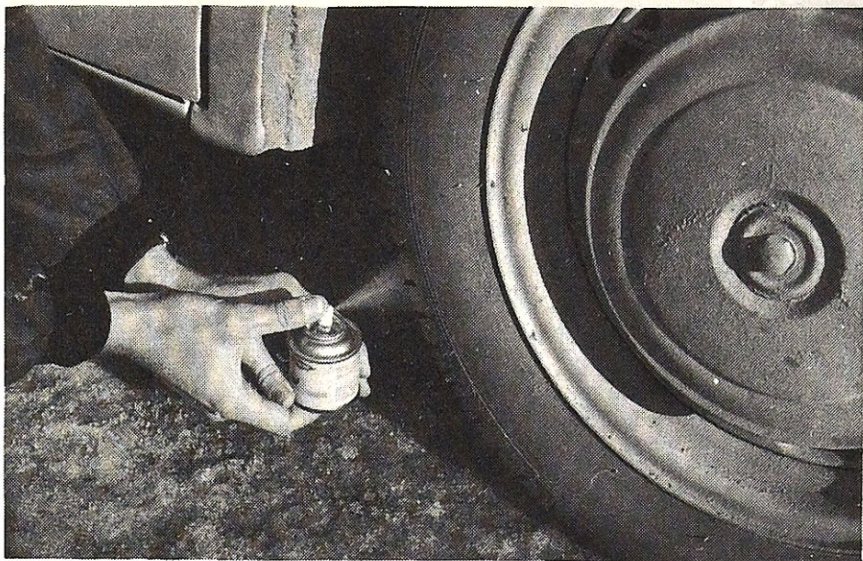
SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

NOVEDADES  NOV

CADENA LIQUIDA



Ha aparecido en España un producto experimentado por la Dow Chemical norteamericana, denominado «Liquid Tire Chain», cuya traducción literal es: «Cadena Líquida para Neumáticos».

Este producto es una resina gomosa contenida en un disolvente y con cuya pulverización sobre la parte visible de rodadura de las ruedas motrices, se consigue en el automóvil una adherencia de tres a cinco veces mayor sobre carreteras heladas o nevadas.

El estudio e investigación de este revolucionario producto, duró en Estados Unidos cinco años, estando homologado y distribuido actualmente en dicha nación, por Ford Motor Company, Chrysler Corporation, American Motors Corporation, Oldsmobile División, General Motors Corporation y Dow Chemical.

Expuestas sus fundamentales bases químicas, añadiremos que la «Cadena Líquida para Nieve» —así se ha dado en denominarle en nuestro país— es activada por el agua de la nieve o hielo, formando una sustancia viscosa que se adhiere al neumático y aumentando poderosamente, como antes hemos dicho, su adherencia a la carretera. Su efecto es de varios kilómetros, sin que exista el menor perjuicio para el neumático precisamente por los componentes del producto.

Se presenta en botes aerosol, siendo muy aconsejable agitarlo antes de proceder a su uso, así como esperar un minuto para que actúen los productos químicos. Al principio se aconseja, igualmente, que la conducción sea lenta, a fin de que el producto se pueda mezclar con el agua del hielo o nieve.

Hace un mes aproximadamente, este producto que ahora aparece en el mercado español fue lanzado en Alemania por la firma «Preussag Handelsgesellschaft», una de las primeras marcas mundiales en el campo de aplicaciones químicas sobre el automóvil. En España ha sido confiada su distribución a Krafft, S. A., de Andoain (Guipúzcoa).



TELEX N.º 27578

HOTEL ZURBANO

Zurbano, 81 - MADRID-3



HOTEL BALBOA

Núñez de Balboa, 112 - MADRID-6



HOTEL ECUESTRE

Zurbano, 79 - MADRID-3



HOSTAL DEL CIERVO

Km. 381 N. 1 (Madrid-Barcelona)
BUJARALUZ - LOS MONEGROS (Zaragoza)



HOTEL MARE NOSTRUM

FUENGIROLA (Costa del Sol)



HOSTAL DE LA PERDIZ

Km. 269 N. IV (Madrid-Andalucía)
LA CAROLINA (Jaén)



HOSTAL DEL TORO

Km. 5 N. 240 (Pamplona-San Sebastián)
BERRIOPLANO - PAMPLONA

Seguridad **GENERAL**
a 40.000 Km./hora.



Con el amerizaje suave de la cápsula espacial Apolo VIII en el Océano Pacífico, el 27 de Diciembre de 1968 ha pasado a la Historia como la fecha en que se abrió el camino hacia otros mundos.

Para la GENERAL TIRE & RUBBER COMPANY y su subsidiaria Aerojet GENERAL ha sido además fecha doblemente gloriosa ya que su contribución fue decisiva en los momentos más críticos, donde la vida de los tres astronautas y el éxito de su misión han dependido del sistema de propulsión de la cápsula, único sistema en la nave que no se hallaba duplicado para caso de fallo técnico. Este medio de propulsión, creado y construido por Aerojet GENERAL, ha permitido efectuar las maniobras conducentes a situarse en órbita lunar, mantenerse y

abandonar dicha órbita y -sobre todo- a entrar correctamente en la atmósfera, trayendo a los astronautas "de vuelta a casa" en plenas condiciones de seguridad. Para Neumáticos GENERAL esa es también la palabra clave, **SEGURIDAD**. A elevada velocidad en una autopista o a 40.000 Km./hora en el espacio sideral. Por incrementar día a día esa seguridad, nuestros científicos no descansan y por eso GENERAL está en primera fila de la tecnología mundial. En la industria del neumático, en la industria química, en comunicaciones, en todo: **SEGURIDAD**.

Neumáticos General, S. A., Avenida del Generalísimo, 71-A
Madrid-16.



En todo el mundo... Símbolo de Seguridad

LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO SE PREOCUPA POR LOS ASPIRANTES A CONDUCTOR

Está ya en imprenta una obra que, bajo el título genérico «Examen teórico de conducir - Curso programado», la Jefatura Central de Tráfico desea poner a disposición de quienes se preparan para la obtención del permiso de conducir.

Responsabilizado este Organismo de tales exámenes, sintió, desde el primer momento, la necesidad de elaborar un estudio racional, completo, profusamente ilustrado, y concebido de acuerdo a las más modernas y eficaces directrices pedagógicas, que permitiera a los aspirantes a conductores adquirir los conocimientos que precisan, no sólo para pasar el examen, sino para desenvolverse correctamente en la circulación rodada. La obra constará de 4 pequeños tomos:

- I. Normas de circulación
- II. Señalización
- III. Mecánica del automóvil (teoría)
- IV. Mecánica del automóvil (ilustraciones).

Los dos primeros contienen los conocimientos teóricos comunes exigidos para la obtención de cualquier clase de permiso de conducir. Los dos últimos sólo los conocimientos especiales de mecánica que se exigen para las clases C y D. Por ello, se está haciendo una tirada de 200.000 y 50.000 ejemplares respectivamente.

La obra se venderá a riguroso precio de costo, a fin de que resulte asequible a todas las economías, y su adquisición será, por supuesto, enteramente libre en un doble sentido. En primer término, no constituirá un obligatorio libro de texto; el aspirante a conductor podrá, pues, prepararse del modo que juzgue más adecuado. En segundo lugar, se venderán en función de las necesidades de cada uno: es decir, completa, si así se desea; sólo los dos primeros tomos, o sólo los dos últimos.

Se espera que la lectura de este texto, que por su método y claridad resulta fácil y amena, pueda interesar también a muchos automovilistas que juzguen útil revisar sus conocimientos sobre unas normas tan esenciales para su propia seguridad y la de todos.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

M A D R I D -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg.: Mindanao



Totalmente climatizado, ambiente selecto, Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

130 habitaciones de gran lujo con baño suntuoso, música y TV. Restaurante muy acogedor. Salón de Convenciones con traducción simultánea. Sala de Banquetes. Bares, Cafetería, Club, Saunas. Peluquerías. Piscina climatizada. Garaje.



¿Quiere dar una vuelta conmigo?

POR **Jim Clark**

«Grand Prix» en las carreras de Michael Fre-win, editado por la Editorial Blume, es un relato vivo, palpitante, de acción. Está recogido en este magnífico libro el ambiente más real del mundo del automovilismo. A través de una serie de relatos de los que son protagonistas los mayores campeones que ha tenido y tiene el automovilismo de competición, se va penetrando en este mundo precipitado y lleno de sensaciones dichosas o crueles.

Traemos hoy a estas páginas una lección, auténtica lección práctica, del malogrado Jim Clark. Vamos a dar, pues, una vuelta con él a bordo de un bólido.

El malogrado Jim Clark, campeón del mundo en 1963 y 1965, da una vuelta al circuito de Brands Hatch y nos hace una descripción pormenorizada de la carrera, viraje por viraje, emoción tras emoción. He aquí el relato de lo que siente el hombre que al volante de un bólido de carreras ve avanzar la pista bajo sus ruedas a más de 200 kilómetros por hora...

«Falta sólo un minuto para que baje la bandera. Estoy en la línea de salida, el motor en marcha y listo para arrancar. Compruebo rápidamente que esté todo a punto y echo una última mirada a mis rivales. El delegado de pista va a dar la señal de partida y yo pongo la primera.

Los demás corredores hacen lo propio. El estruendo es formidable, pero no es por puro placer de ruido: es preciso mantener un elevado régimen de revoluciones en el motor para que las bujías no se engrasen durante la espera.

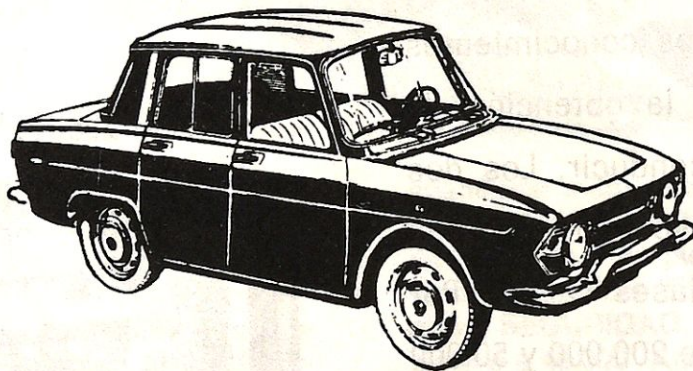
La bandera nos da la señal.

Es primordial que en ese preciso instante la velocidad del motor sea la correcta. El control del gas es condición inapelable. Al poner el embrague debo atender al mismo tiempo a que no se me cale el motor, ni tampoco patinar sobre las ruedas motrices.

Un buen arranque y logro poner segunda al cabo de cien metros escasos.

El cambio de velocidades al arrancar tiene que ser extraordinariamente exacto. El régimen de revo-

RENAULT  **10**



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

luciones aumenta tan rápidamente con las primeras relaciones que una fracción de segundo de retraso en la operación puede ser la causa de un aumento excesivo de las mismas. Si así ocurre, pueden ustedes decir adiós a la carrera antes siquiera de que haya comenzado.

Esta vez no ha sido así. De forma que pongo tercera y sigo acelerando mientras descendo hacia la primera curva, el viraje de Paddock Hill.

Este es el viraje más traicionero de todo el circuito. Para que les sea posible saborearlo con toda su pimienta, supóngase que tuvimos un buen arranque, que hemos dado una primera vuelta y nos acercamos al viraje otra vez. Vamos ya embalados. Examinemos el mapa del circuito. Evidentemente, por el tramo situado delante de las tribunas es posible lanzarse a fondo. Digamos que voy a 200 por hora en quinta.

Pero lo que no es posible comprobar en el mapa es que la pista asciende ligeramente antes de llegar al comienzo de la curva de Paddock Hill.

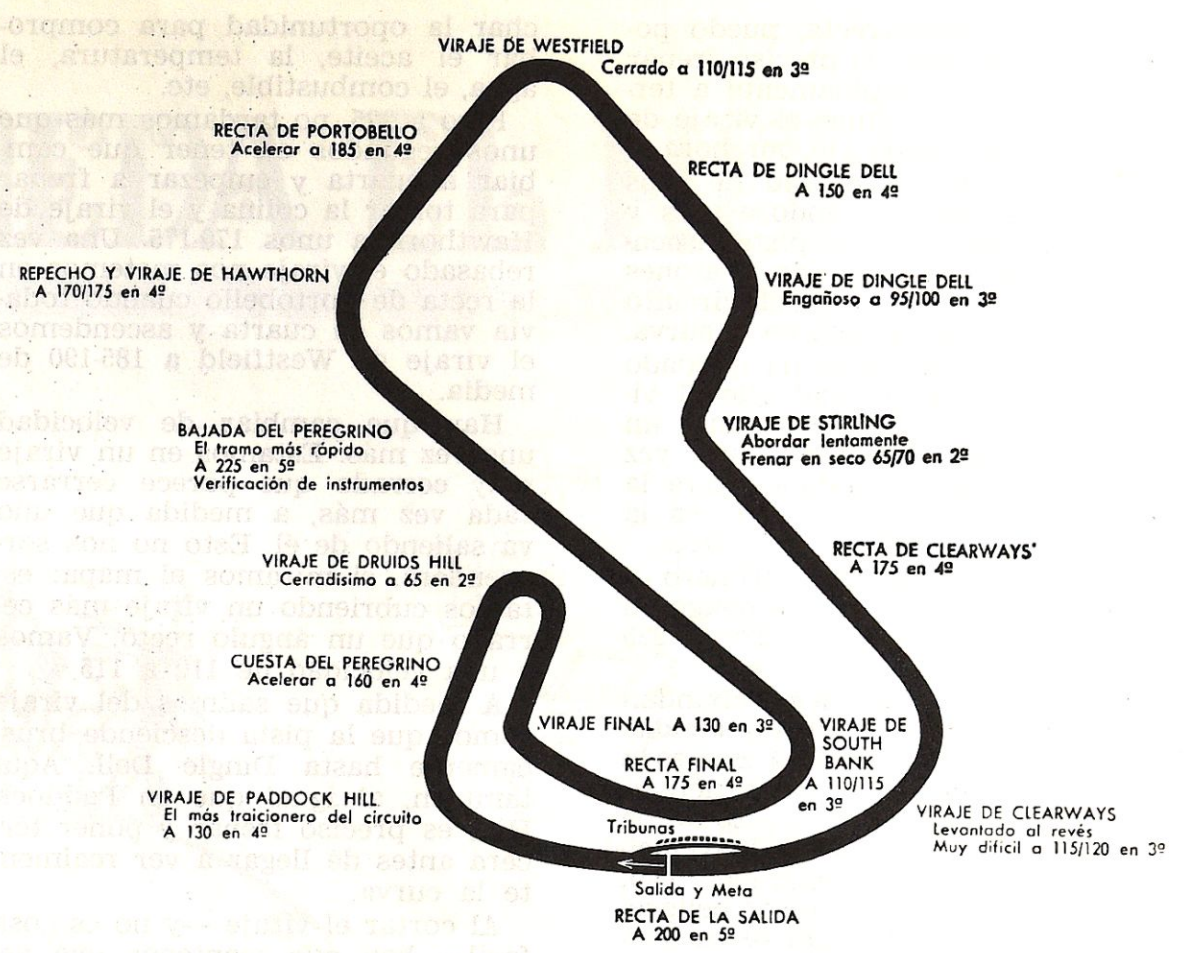
Esa pequeña cuesta significa que a 200 por hora hay que cambiar de quinta a cuarta y empezar a preparar el viraje antes de llegar a la vista de la curva. Una vez superado el viraje, la pista descende rápidamente colina abajo.

El repentino viraje en pendiente produce una sensación difícil de describir.

Calculo que debo ir a unos 130 después de apurar el viraje y durante el descenso colina abajo. Indefectiblemente me siento ingravido en esta bajada, como si mi coche fuera flotando un poco.

Al término de la bajada, cambia radicalmente el panorama y se inicia la Cuesta del Peregrino. Uno se siente súbitamente muy pesado, y a 140 por hora se tiene la impresión de estar chocando contra algo invisible.

En realidad apenas hay tiempo de pensar en que estamos de nuevo sujetos a la ley de la gravedad, porque hay que acelerar para escalar la cuesta y alcanzar los 160 en el momento en que es preciso frenar con fuerza antes de abordar la cerrada curva de Druids Hill.



Es un viraje muy curioso, este que acabo de nombrar. Siempre me da la impresión de que podría y debería tomarlo a mucha mayor velocidad de lo que suelo hacerlo, pero cualquiera que intente tomarlo a más de 65 en segunda tiene grandes probabilidades de encontrarse fuera de la pista en la parte exterior del viraje.

De forma que freno, cambio y lo tomo a 65.

Como muy bien saben, a sus expensas, muchos corredores, la salida del viraje de Druids es particularmente delicada.

Aquí también es preciso saber controlar muy exactamente el gas. Si uno osa precipitarse, empieza a patinar por la cola y ya le tenemos bajando la colina de través y «derrapando».

Ese trocito de bajada en línea recta es de cuidado. En cuanto se ha hecho el círculo exterior del viraje de Druids, hay que irse con el coche al otro lado de la pista para abordar el Viraje Final y la Recta Final.

He llegado incluso a sentir cierto

afecto por esta Recta Final.

Fue precisamente ahí desde donde presencié la primera carrera automovilística cuando tenía catorce años.

De todas formas, uno no tiene mucho tiempo para pensar en estas cosas cuando se dispone a enfilarse este viraje, no crean. Sin dejar de pasar de izquierda a derecha de la pista y viceversa, se cambia a tercera y se entra en la curva a 130. El coche experimenta una notable tendencia a salirse hacia la parte exterior de la pista, en lugar de cortar hacia la izquierda como sería vuestro deseo.

¡Atención! Si no corregís inmediatamente el volante, corréis peligro de saliros de la pista... Estáis acelerando ahora y cambiáis a cuarta al salir del viraje para enfilarse la recta.

La «Recta Final» no es en la realidad tan recta como aparece en el mapa. Se trata, más bien, de una curva larga y rápida que termina en un viraje más acentuado en South Bank.

Al remontar la parte exterior de



- 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

esta línea pseudorrecta, puedo ponerme a 175, pero es preciso frenar algo y cambiar rápidamente a tercera para poder tomar el viraje de South Bank a unos 110 por hora.

El South Bank es uno de esos virajes que van haciéndose más y más cerrados con la pista ascendiendo hacia el paso de peatones que pasa por encima del circuito en la parte más cerrada de la curva.

El paso de peatones ha quedado a mis espaldas al igual que el viraje. A continuación se produce un rápido cambio a cuarta, una vez en la recta, preparándonos para la «Bajada del Peregrino», que es la parte más rápida del circuito.

Esta recta desciende primero y asciende después, y yo me pongo en quinta a una media de 220 a 225 por hora.

Las rectas como ésta no abundan en Brands Hatch: Todo son subidas y bajadas, curvas y virajes. Eso es lo que la hace una carrera particularmente agotadora con un total de unos diecisiete cambios de velocidad por vuelta. Y no solamente eso, sino que también puede ser peligroso, en especial si la pista se encuentra ligeramente húmeda.

Si está algo mojada, el recorrido se transforma en algo únicamente comparable a conducir un turismo sobre una carretera con dos dedos de hielo; aunque, pese a ello, puedo decir que conozco bien la pista y que siempre me ha dado suerte.

En una recta como la de la Bajada del Peregrino hay que aprove-

char la oportunidad para comprobar el aceite, la temperatura, el agua, el combustible, etc.

Pero a 225, no tardamos más que unos segundos en tener que cambiar a cuarta y empezar a frenar para tomar la colina y el viraje de Hawthorn a unos 170-175. Una vez rebasado el viraje nos metemos en la recta de Portobello cuando todavía vamos en cuarta y ascendemos el viraje de Westfield a 185-190 de media.

Hay que cambiar de velocidad una vez más. Estamos en un viraje muy cerrado que parece cerrarse cada vez más, a medida que uno va saliendo de él. Esto no nos sorprenderá, si miramos el mapa: estamos cubriendo un viraje más cerrado que un ángulo recto. Vamos a una velocidad de 110 a 115.

A medida que salimos del viraje vemos que la pista desciende bruscamente hasta Dingle Dell. Aquí también, al igual que en Paddock Hill, es preciso frenar y poner tercera antes de llegar a ver realmente la curva.

Al cortar el viraje —y no es cosa fácil— hay que mantener una velocidad entre 95 y 100. Llevemos ahora el coche otra vez hacia el lado derecho de la pista para enfilar el viraje de Stirling que viene inmediatamente después.

El viraje de Stirling es la curva que hay que tomar más despacio —después de la cerrada curva de Druids— de todo el circuito: de

forma que ya estamos frenando a fondo para tomarlo a 65-70, pero una vez fuera de él hay que volver a acelerar en cuarta para aprovechar la recta de Clearways a 175 por hora.

A los pocos segundos ya estamos frenando otra vez bajo el paso de peatones. Hay que retroceder una marcha y juzgar acertadamente la velocidad y la posición en que os encontraréis antes de atacar el viraje de Clearways, que despierta también el interés y emoción del público.

A una velocidad de 115-120, este es un viraje terriblemente difícil de tomar. Cualquier piloto confirmará mis palabras, ya que se trata de un viraje levantado en sentido contrario al habitual y vuestro coche tenderá a despegarse hacia el exterior mientras que vuestra intención tiene que ser mantenerlo pegado lo más posible a la parte interior de la pista.

Sin embargo, hay que saber pasarlo. Eso es parte del oficio. A continuación enfilamos la recta de llegada en la que nos esperan las tribunas. Ponemos quinta en cuanto llegamos a la altura de nuestros «boxes», sin dejar de estar atento por si se nos hace alguna señal.

Esta es la sección más rápida de la carrera después de la recta del Peregrino. Vamos a 200 y ante nosotros aparece un tramo que conocemos muy bien, el viraje de Paddock Hill.

Y ahí todo vuelve a empezar

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



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



-Gracias, joven. Creo que yo no necesito más ayuda.

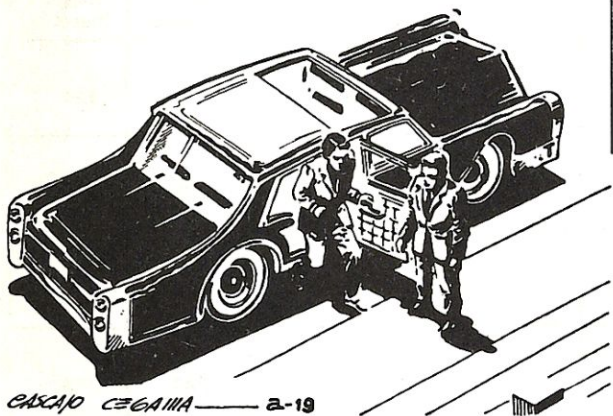


-Más difícil todavía. Ahora nos llevaremos el coche en el que la suma de la matrícula es múltiplo de tres, y que sus primeras cifras suman el día y mes de mi cumpleaños.

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (10)

AQUEL MISMO DÍA, LLEGABA KUSHIRO A MADRID, Y SE INSTALABA EN UNO DE SUS ESTUPENDOS HOTELES, DONDE ESPERARÍA CON IMPACIENCIA EL MOMENTO DE "PRESENTAR" A "DRAGÓN".



LO QUE NO ESPERABA EL JAPONES, ERA QUE LOS PERIODISTAS LE ESTABAN AGUARDANDO.



SEÑOR KUSHIRO UNAS PREGUNTAS SOLAMENTE.

TENEMOS ENTENDIDO QUE HA FABRICADO UN "FORMULA 1" CAPAZ DE CONSEGUIR VELOCIDADES SUPERIORES ES....

¿PIENSA QUE PODRÁ GANAR UN "GRAND PRIX"? ¿CORRERÁN SUS COCHES POR AFICION? ¿PIENSA HACER PUBLICIDAD?

NO SERÁ, SEÑOR KUSHIRO, QUE NO ESTÁ SEGURO DE SU BÓLIDO.

PERDÓN SEÑORES, ESTOY CANSADO DEL VIAJE. MAÑANA LES ATENDERÉ.



¿MAÑANA LES ATENDERÉ! MI COCHE RESPONDERÁ... Y... "SEPARN QUE HE VENIDO HA GANAR." ADIOS SEÑORES.



PERDÓN, SEÑOR. PREGUNTAN POR USTED ¿PASA LA COMUNICACION A SU HABITACION.?

NO, GRACIAS, HABLARE DESDE AQUI. A VER.



....DE FORMA, QUE MAÑANA MISMO, TIENE USTED SU CORRERDOR AHI.

¡PERFECTO! ASÍ ESTARÁ MONTANDO DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS A "DRAGON". ESTA VEZ, GANAREMOS.



(Continuará)

DIESEL

Tras la aparición del Dodge-Dart Diesel, el mercado español cuenta ya con dos modelos propulsados por motor diesel (el otro es el Seat 1500 Mercedes) que se venden como vehículos completos, es decir, con una garantía del fabricante que abarca todos los componentes, por oposición al supuesto de sustituir un motor de gasolina por otro de gas-oil, en cuyo caso el fabricante del automóvil rescinde automáticamente su garantía sobre el resto del vehículo, no restándole al usuario más que la garantía que le proporcione el suministrador del nuevo motor, exclusivamente sobre este elemento.

Tenemos, pues, ahora en España vehículos de motor diesel que pueden competir en igualdad de condiciones con sus similares de gasolina y esto podría dar origen a que muchos usuarios se pregunten sobre la conveniencia de adquirir una u otra versión. Al objeto de suministrar a nuestros lectores elementos de juicio válidos para poder basar su decisión sobre este tema se ha elaborado un cuadro comparativo del coste de mantenimiento de las principales soluciones que se

ofrecen en modelos diesel y sus equivalentes en gasolina. En este cuadro se recogen los datos relativos al Seat 1500 normal, al mismo vehículo entregado con motor Mercedes, a este mismo modelo, sustituyendo el motor, de nuevo por un Perkins y a los Dodge-Dart, gasolina y diesel.

CONSIDERACIONES PREVIAS

El primer punto a tratar a la hora de elegir entre una u otra versión de un mismo modelo es el de mayor precio que presentan los diesel. Según esto, si se decide la compra del equipado con motor de gas-oil, se ha de contar con una mayor inversión inicial, que podrá ser compensada, posteriormente, por el ahorro del consumo y el menor costo del combustible. De aquí se deduce que tanto más interés ofrecerá el diesel cuanto mayor sea el promedio de kilometraje mensual previsto, como nos lo prueba la incondicional adhesión de los taxistas (medias de recorrido de 8.000 kilómetros mensuales) al motor de gas-oil.

Por otra parte, para su utilización en vehículos no industriales, es decir en automóviles particulares, el

	Seat 1500 Gasolina	Seat 1500 Motor Mercedes	Seat 1500 Motor Perkins	Dodge-Dart Gasolina	Dodge-Dart Diesel
Precio venta, con impuestos ...	167.964	229.776	209.464	281.796	282.775
Potencia fiscal: CV.	11	12	11	22	13
Consumo: litros/100 km.	11	6,8	6,5	15	8
Aceite: litros/100 km.	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20
Precio juego neumáticos: ptas.	4.000	4.000	4.000	7.200	7.200
Duración neumáticos: km.	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Seguro mínimo: ptas.	3.172	3.172	3.172	4.500	4.500
GASTOS FIJOS UTILIZACION					
Interés 5% sobre precio	8.398	11.488	10.473	14.089	14.138
Patente complementaria	1.200	1.350	1.200	4.600	1.500
Tasa estacionamiento	700	700	700	1.000	1.000
Seguro mínimo	3.172	3.172	3.172	4.500	4.500
Alquiler garaje	7.200	7.200	7.200	10.200	10.200
Gastos varios	2.600	2.600	2.600	3.000	3.000
TOTAL GASTOS FIJOS	23.270	26.510	25.345	37.389	34.338
DEPRECIACION					
Primer año	40.991	56.444	51.366	68.649	69.893
Segundo año	49.189	67.732	61.639	82.378	82.672
Tercer año	65.585	90.310	82.185	109.838	110.230
Cuarto año	73.783	101.599	92.458	123.568	124.008

	Seat 1500 normal	Seat 1500 Mercedes	Seat 1500 Perkins	Dodge-Dart normal	Dodge-Dart Diesel
Tipo	Gasolina	Gasoil	Gasoil	Gasolina	Gasoil
Número de cilindros	4	4	4	6	4
Diámetro en milímetros	77	75	76,2	86,5	82
Carrera en milímetros	79,5	100	88,9	104,8	95
Cilindrada en cm. cúbicos	1.481	1.767	1.621	3.678	2.007
Relación de compresión	8,8:1	19,1	20,1	8,4:1	21,1
Potencia máxima	80 CV.	46 HP.	53 CV.	145 CV.	65 HP.
Par máximo, mkg.	12	10,3	10,96	29,7	13,2
Consumo	11	6,8	6,5	15	8

	Seat 1500 Gasolina	Seat 1500 Motor Mercedes	Seat 1500 Motor Perkins	Dodge-Dart Gasolina	Dodge-Dart Diesel
PRIMER AÑO					
Coste en Ptas/Km.	3,34	3,12	2,92	5,15	3,24
SEGUNDO AÑO					
Coste en Ptas/Km.	3,37	3,17	2,96	5,20	3,09
TERCER AÑO					
Coste en Ptas/Km.	3,44	3,26	3,05	5,32	3,41
CUARTO AÑO					
Coste en Ptas/Km.	3,51	3,36	3,14	5,43	3,52

	Seat 1500 Gasolina	Seat 1500 Motor Mercedes	Seat 1500 Motor Perkins	Dodge-Dart Gasolina	Dodge-Dart Diesel
PRIMER AÑO					
Coste en Ptas/Km.	2,73	2,33	2,18	4,12	2,48
SEGUNDO AÑO					
Coste en Ptas/Km.	2,77	2,39	2,24	4,19	2,56
TERCER AÑO					
Coste en Ptas/Km.	2,82	2,48	2,30	4,27	2,63
CUARTO AÑO					
Coste en Ptas/Km.	2,91	2,58	2,42	4,42	2,79

GASOLINA

motor diesel presenta algunas desventajas en relación con su equivalente de gasolina. En este caso, en el que los factores puramente económicos (amortización, mayor duración, más robustez, etc.) no son fundamentales, hay que contar con otras consideraciones que pudiéramos llamar subjetivas y que pueden llegar a anular las ventajas de tipo económico.

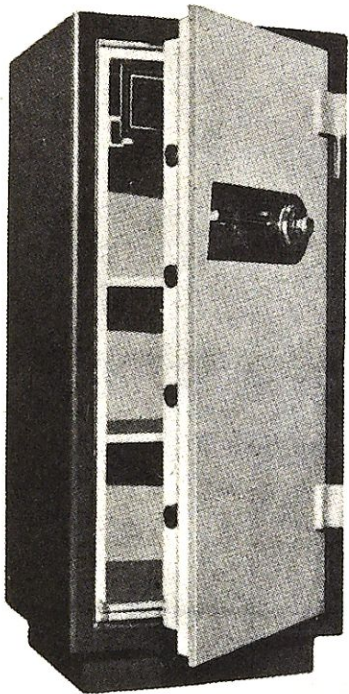
Entre estas consideraciones subjetivas tenemos, por ejemplo, el ruido, el olor del combustible, las vibraciones etc., que pueden detener a un posible comprador en función del valor que les conceda como características molestas.

El mayor peso de los motores diesel, su menor potencia y la forma en que entregan esta potencia, que exige una forma de conducción distinta, pueden ser también razones suficientes para desaconsejar a cierto tipo de usuario su adquisición.

Por último, la asociación de ideas que identifica el

gas-oil con los vehículos industriales y la falta de conocimiento que sobre estos motores tienen la mayoría de los usuarios, son también factores negativos a la hora de pensar en la compra de uno de estos modelos. No olvidemos que, si bien los diesel son más robustos y tienen menos averías, las averías de los motores de gasolina suelen ser fácilmente reparables por el propio usuario, con la ayuda de un mínimo repuesto, en la propia carretera, mientras que las reparaciones de todo el equipo de inyección de un diesel, desde la bomba a los inyectores, exigen el concurso de medios y personal especializado.

Al margen de estas consideraciones, los motores de gasolina y gas-oil son similares en cuanto a su comportamiento, el costo de las reparaciones, consumo de aceite, etc., por lo que la única razón decisiva que pueda aconsejar la opción por un diesel es el sustancioso ahorro que permite en el capítulo de gastos por combustible.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY
BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048

SAN SEBASTIAN

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A DICIEMBRE DE 1968

MATRICULACION

Vehículos	Fabricac. nacional	Impor-tación	Subasta	TOTAL
Camiones	32	8	—	40
Autobuses	5	—	—	5
Turismos	462	5	4	471
Motocicletas	9	—	—	9
Furgonetas mixtas	40	—	—	40
TOTAL	548	13	4	565

ULTIMA MATRICULA: SS - 81.794.—Remolques: SS-325-R.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	763
Hembras	144

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	983
Idem al Reglamento Transportes	34
TOTAL	1.017

ACCIDENTES DE CIRCULACION	72
MUERTOS	7
HERIDOS GRAVES	15
HERIDOS LEVES	52
DAÑOS MATERIALES	21

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Diciembre de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	324
Camiones	42
Motocicletas	14
Furgonetas	40
Otros vehículos	7

ULTIMA MATRICULA: NA - 60.088

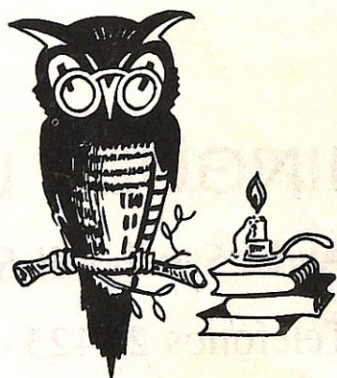
PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	521
Hembras	75

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	160
Hembras	8
NUMERO DE ACCIDENTES	103
NUMERO DE MUERTOS	5
HERIDOS GRAVES	42
HERIDOS LEVES	51
DAÑOS MATERIALES	43
VEHICULOS IMPLICADOS	168
SANCIONES	1.696

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



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

EUROBANCO

banco
europeo
de
negocios



Un Banco Industrial
al servicio de la Región

Sucursal Regional Norte:
Av. España, 38 - 2.º
SAN SEBASTIAN
Teléf. 28966