

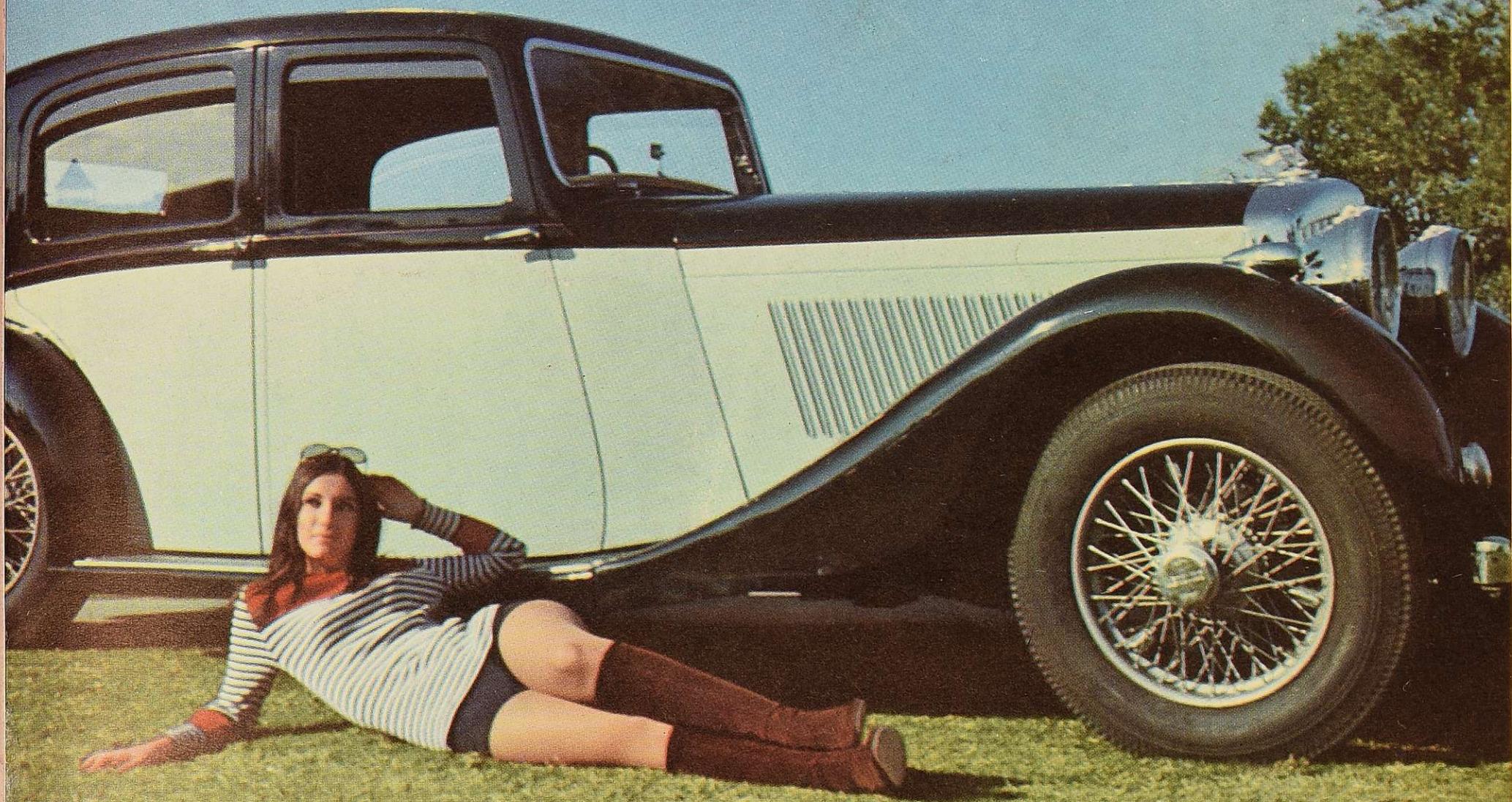
El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.^a EPOCA - N.º 69

DICIEMBRE 1973



Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

Si, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**



LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

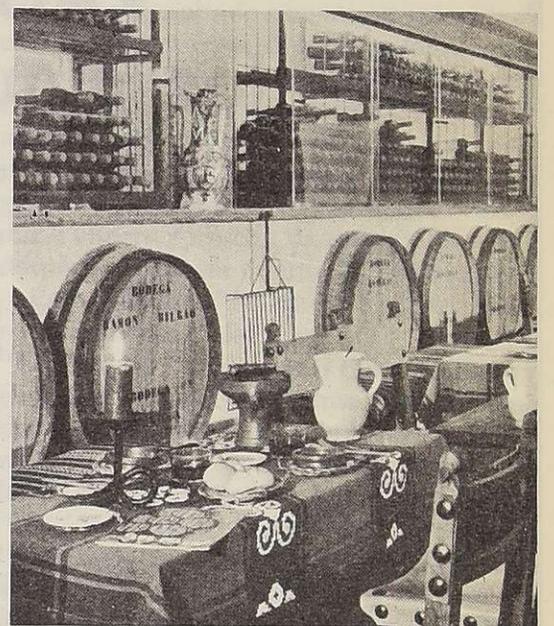
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX
Barcelona - " PRESIDENTE
Bilbao - " CARLTON
Sevilla - " ALFONSO XIII
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

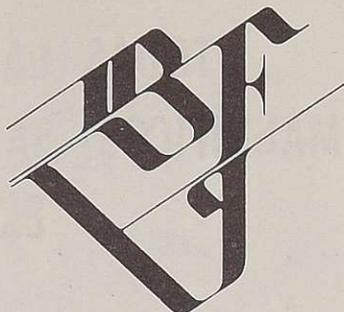
Lisboa-HOTEL FENIX

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

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

INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



pone a disposición de la región
VASCO-NAVARRA Y RIOJA,
los siguientes grupos de Servicios:

- **CREDITOS** a medio y largo plazo para financiar nuevas inversiones en capital fijo.
- **PARTICIPACION** en empresas.
- **COLABORACION** en la colocación de acciones y obligaciones en el mercado de capitales.
- **ASISTENCIA** en el estudio y promoción de proyectos industriales.
- **ASESORAMIENTO** en los planes financieros y en la búsqueda de socios industriales y financieros, nacionales o extranjeros, especialmente para la pequeña y mediana empresa.
- **SERVICIOS** relacionados con el **COMERCIO EXTERIOR.**

y también ofrece:

- Todo tipo de **OPERACIONES DE AHORRO**, ordinario y a plazo.
- **BONOS DE CAJA** cotizables en Bolsa, con amplias exenciones fiscales.
- Certificados de **DEPOSITOS ENDOSABLES.**
- **DEPOSITOS A PLAZO** a más de dos años.
- Y en general **TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS** en virtud de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 31 de Mayo de 1963.

INDOUBAN

ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Limitación y ahorro	3
VIZCAYA - ALAVA y NAVARRA	4-5
Este año se fabricarán 37 millones de vehículos en el mundo	6
Información del Club	9
De la publicidad a la información	11
Al fin llega la era de las autopistas (de peaje)	12
Cada vez más suspensos	15
No a las multas, controles y restricciones	15
Cinturones de seguridad	17
Canje de matrículas	18
Coste por kilómetro de todos los modelos españoles	20-21
ITALIA: Coches usados a bajo precio	22
Factores concretos de la seguridad vial	23
¿Crisis en la industria alemana del automóvil? ...	25
Seguridad a la española	26
Hacia los automóviles de ciudad	28
El salón del automóvil de Londres	28
Los soviéticos quieren un coche	31
Los españoles compran coches más potentes ...	33
La educación del conductor, factor clave	34
Problemas de consumo en el R-5	36
Rueda el humor	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40
En busca del vehículo silencioso	40
Cuatro ofertas para la autopista del Ebro	40

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Noviembre
16.000 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

Paseo de la Senda, 3 - bajo Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

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

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

LIMITACION Y AHORRO

La advertencia está en el aire. El Gobierno ha invitado a todos los usuarios de automóviles a limitar la velocidad máxima a 90 kilómetros por hora porque con esa limitación el ahorro de carburante resulta un capítulo muy importante.

Ello por lo que se refiere al gasto de energía, ahora que estamos a merced del suministro de petróleo. Pero es que por otra parte el ahorro de gasolina supone también un aspecto importantísimo para la economía familiar.

Esta comprobado que a una velocidad crucero el motor consume la gasolina que viene marcada en las características del coche cuando sale de fábrica. Pero a medida que se pisa el acelerador sobrepasando los cien kilómetros por hora, la gasolina fluye por el chicle del carburador a chorro y mucha de esta gasolina se desperdicia sin ser quemada totalmente.

Pero veamos la prueba que hizo recientemente la revista italiana "Cuatorrute" con modelo Fiat "132". Se eligió un tramo realizándose el ensayo en dos modalidades: velocidad libre y velocidad limitada a 100 kilómetros por hora. En el primero de los casos el Fiat "132" consumió 13,16 litros por cada 100 kilómetros. Sin superar los 100 por hora del mismo modelo solo consumió 8,94 litros a los 100 kilómetros. Esto demuestra que el ahorro fue de 4,22 litros por cada cien kilómetros.

En el recorrido de vuelta el Fiat "132" gastó 11,88 litros a velocidad libre y 8,66 con límite de 100 kilómetros por hora. Se ahorró por tanto 3,22 litros cada 100 kilómetros. Si se engloban ambos trayectos, la media de ahorro de combustible que se obtiene es de 3,72 litros por cada 100 kilómetros recorridos. La media de ahorro de combustible por tanto es de un 29,76 por 100, realmente importante.

Sin embargo la llamada a la conciencia de las gentes parece que no ha dado resultado y es una lástima puesto que según cálculos estimativos este ahorro de la gasolina en los coches y el que de forma también voluntaria se logrará en otros sistemas de consumo de energía, como calefacciones, etc., puede suponer un ahorro diario de diez mil toneladas de crudo.

Claro que el Gobierno a la vista de la apatía del público por adecuarse a la realidad puede imponer la obligatoriedad del ahorro en el consumo.

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



VIZCAYA

LA REPARACION DEL PUENTE DEL GENERALISIMO PUEDE OCASIONAR UN GRAN COLAPSO EN EL TRAFICO BILBAINO

Todavía no se ha producido el temido colapso del tráfico bilbaíno. Pasó el mes de octubre y no se cumplió la "amenaza" municipal, que no era otra que el cierre parcial del puente del Generalísimo, más conocido como puente de Deusto.

Cierre parcial, que afectaría, exclusivamente, en principio, a los vehículos procedentes de la margen derecha de la ría, mientras los de dirección contraria podrán seguir utilizándolo, hasta que se decida invertir la prohibición, pues se reparará en dos mitades.

En principio, el comienzo de las obras se había anunciado, para mediados del pasado mes de octubre, pero aún no se había establecido el presupuesto municipal.

El temor entre los más de cuarenta mil vehículos, que diariamente utilizan el citado puente, era grande, pues el colapso bien pudiera afectar a horarios de trabajo, reparto de mercancías, servicios públicos..., etc.

Se publicaron soluciones, aportadas por particulares, que conscientes de la gravedad del problema, trataban de paliarlo, ya que solucionarlo se nos antoja un tanto difícil.

Durante este mes de noviembre, concretamente, el día 15, y durante el consiguiente Pleno Municipal, se presentó un informe-dictamen, sobre el estudio de la reconstrucción del citado puente, conforme a un presupuesto, dictado por la oficina técnica, que alcanza la cifra de 77.727.559 millones de pesetas.

La adjudicación de las obras será expuesta a concurso público. Esto nos hace pensar que dentro de muy poco, veremos cómo los viajeros no llegan a tiempo al trabajo, cómo los automovilistas no llegan al trabajo, mientras queman "al ralenti" litros y litros de la carísima gasolina... y un sin fin de comodidades más.

Y es que aquí, en Bilbao, somos especialistas en hacer las cosas al revés. Veamos.

Se construye una solución, llamada Centro, y no se resuelve su principal solución —valga la redundancia— que no es otra que la salida a Guecho, salvando el paso y repaso de la ría.

Habrà quien opte por la utilización del monte Archanda, y no se han facilitado las cosas, para la solución de los frecuentes atascos en Begoña. Y así...

Esperemos, que lo que no se ha hecho, y no vamos ahora a sacar trapos sucios, suponemos que será paliado con una ordenación del tráfico, que de fluidez al gran atasco que se avecina. La solución es difícil...

...Porque en una capital de casi medio millón de habitantes no cuenta con ningún puente, a partir de su zona de expansión a ambos lados de la ría...

Y el puente Colgante, cargando con todo.

DINO

ORGANIZADO POR EL R.A.C.V.N.

Pradera venció en el IV Rallye vuelta a Vizcaya Gran Premio Banco de Vizcaya

El pasado domingo día 12 de noviembre se celebró el IV Rallye Vuelta a Vizcaya-Gran Premio Banco de Vizcaya, prueba organizada por el Real Automóvil Club Vasconavarro, que una vez más, se volcó en una prueba local, que nos hizo añorar el simpático Rallye de Guipúzcoa, del que este cronista guarda extraordinarios recuerdos.

Se habían previsto cinco tramos de velocidad, pero únicamente se pudieron celebrar cuatro, dado que el mal tiempo había enfangado el trazado de varios tramos especiales.

34 coches tomaron la salida, y un claro favorito: Juan Carlos Pradera, que tripulaba su "124-1.600", equipado con neumáticos "Firestone", que la casa le había proporcionado, a título experimental.

No defraudó el bilbaíno, que supo manejar su potente máquina, a través del barro, y que supuso a los participantes un retraso de una hora, en la segunda pasada por El Vivero, lo que obligó a suprimir la prueba cronometrada, así como la totalidad de los controles.



Como muestra de lo expuesto, basta decir que en la citada prueba de El Vivero, se tardó hasta un minuto, en recorrer un tramo de doscientos metros.

Deportivamente, la prueba fue un éxito, pues los conductores hubieron de lucirse en los tramos de tierra... y del barro, que obligó a emplearse a fondo a la totalidad de los participantes.

En damas venció Milagros Ortega, acompañada de su fiel copiloto Yolanda Maruri.

En grupo "1" venció Zorrilla-Toca ("Seat 1.430"). En grupo "2" el triunfo correspondió a O'Shea-Bábregas "1.430-1.600".

La clasificación final fue la siguiente.

DINO

CLASIFICACION GENERAL

1. Pradera - Arnaiz, "Seat 124-1.600", 790,20 puntos.
2. Zorrilla - Toca, "Seat 1.430", 854,40.
3. O'Shea - Bábregas, "Seat 1.430-1.600", 888,20.
4. Suárez - Arana, "Simca 1.000 S", 921.
5. Ateca - Saralegui, "Seat 1.430-1.600", 949,80.
6. Barrachina - Larrinoa, "Seat 1.430", 973,80.
7. Ituarte - Acha, "Seat 1.430", 974,80.
8. Novillo - Fernández, "B.M.W. 2.002", 976,80.
9. López - López, "Alpine A-110", 996,60.
10. Pérez - Molina, "Seat 1.430", 1.010,40.
11. Suárez - Bascaran, "Simca 1.200 S", 1.056,60.
12. Brancas - Barrena, "Seat 1.430 - 1.800", 1.093,20.
13. López Calleja, "Seat 903 Coupé", 1.095,60.
14. García - Andicoechea, "Renault R-8", 1.123,80.
15. Prieto - Zárate, "Seat 850", 1.228,80.
16. Eguíluz - Rodríguez, "Citroen", 1.251.
17. Villanueva - Villanueva, "Seat 600", 1.276,80.
18. Castellanos - Abans, "Seat 1.430", 1.280,40.
19. Martiñena - Villariño, "Seat 1.430", 1.284.
20. "Negro" - Orlandis, "Seat 1.430", 1.291,80.
21. Herrero - Cortés, "Seat 1.430-1.600", 1.447,80.
22. Ortega - Maruri, "Seat 1.430-1.600", 1.773,60.
23. Folón - Menéndez, "Seat 1.430", 1.813,20.
24. Lecumberri - Martínez, "Seat 1.430", 2.251,80.
25. Bravo - Hernando, "Simca Rallye", 1.275,20.
26. Oñoro - Olazábal, "Simca 1.200", 2.401,20.
27. Larrea - Pla "Dodge Dart" 2.835,60.
28. Alforja - Moreno, "Simca 1.200 S", 2.984,40.

Es preciso destacar la gran colaboración prestada por los buenos aficionados al deporte automovilista, pero especialmente la contribución del Banco de Vizcaya supuso un destacado aliciente para los organizadores.

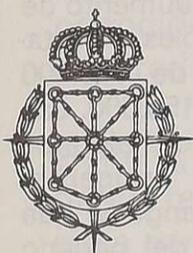
PASOS DE PEATONES

Escribo estas líneas bajo la impresión de un accidente ocurrido muy cerca de mí en un paso de peatones. No sé si este accidente o la muerte reciente de una joven atropellada y muerta en idénticas circunstancias o el hecho de ser un peatón diario me impulsan a escribir. Sólo quisiera que estas líneas sirvieran para poner en aleta a los conductores y a los peatones, porque, contrariamente a lo que muchos piensan, el mal no sólo está en el que va al volante de un vehículo, sino que, a veces, la culpa de un atropello está en el propio peatón.

Quien más quien menos, en alguna ocasión ha sido testigo del frenazo brusco de un coche y del salto, más por miedo que por condiciones físicas, de un peatón que pretende evitar el ser atropellado. A continuación viene el intercambio de miradas furibundas entre peatón y conductor y, tras unos segundos de tensión, todo vuelve a ser normal. Pero no siempre la escena acaba así. A veces, el peatón recibe sobre su cuerpo el impacto del vehículo y queda tendido en el suelo. Surgen entonces las conjeturas, y mientras para el conductor es culpable el peatón que no ha sabido esperar un momento, para otros la culpabilidad es total del conductor que no ha sabido respetar la prioridad del hombre que ahora está herido.

Es difícil a ciencia cierta demostrar que tanto por ciento de culpabilidad corresponde a uno y a otro, pero nunca estará de más inculcar y enseñar a ambos el verdadero sentido del paso de peatones. Es una labor que debe iniciarse en los propios niños, pues a la larga todos han de ser peatones o conductores o, lo que es probable, ambas cosas a la vez. Debe ser una enseñanza que nos ayude a comprender hasta donde llega el poder del peatón en su zona de defensa y sirva de alerta a los conductores para extremar las precauciones en un paso de peatones debidamente señalado.

En el fondo, quizás a todos, peatones y conductores, nos falte un poco de educación ciudadana y de respeto a los demás. Los diversos pasos de peatones de la ciudad nos podrían hablar mucho de ello.



NAVARRA

DOS PUNTOS NEGROS

Las avenidas de Zaragoza y de Marcelo Celayeta en Pamplona constituyen dos arterias de suma importancia en la circulación de la ciudad y, por desgracia, día a día, vienen siendo noticia. En ambas coinciden circunstancias muy parecidas. Las dos soportan diariamente una ingente cantidad de vehículos de todo tipo. Ambas están incrustadas en un núcleo importante de población y por una y otra sale y entra en una proporción elevadísima todo cuanto la industria navarra produce o necesita.

Esta mezcla de población abundante y de circulación cada día más agobiante unida al hecho de que los vehículos de servicio público realizan un servicio continuo en ellas acrecienta el peligro de atropellos y colisiones.

Nuestro Ayuntamiento ha intentado buscar soluciones y para ello ha suprimido los aparcamientos de la Avda. de Zaragoza, ha establecido pasos de peatones y ha puesto en funcionamiento una intensa red de semáforos. Pero todo esto, aunque ha servido para paliar el problema, no lo ha resuelto del todo por cuanto los pasos de peatones, al menos en lo que respecta a la Avda. de Marcelo Celayeta, han quedado casi borrados y los semáforos, en las horas puntas, retrasan una circulación que debía ser totalmente fluida. Hasta tal punto esto es así que, a veces, se interrumpe su funcionamiento para que uno o varios agentes municipales intenten poner un poco de orden en ese caos de camiones, turismos y peatones.

Por otro lado, en la Avda. de Zaragoza concurre un hecho que agudiza más el problema. Tiene su inicio, para los que salen de la ciudad, y su final, para los que entran a Pamplona en la Plaza Príncipe de Viana. Una plaza circular, muy estética, pero inadecuada para una circulación como la que actualmente soporta la ciudad. El hecho de pintar y repintar rayas y señales en el suelo e incluso la colocación de dos agentes no evitan los colapsos de la circulación en las horas claves. Un atasco en la plaza supone un atasco en toda la avenida de Zaragoza. Debe buscarse una solución, pero distinta a la aplicada a la plaza del General Mola. La experiencia de cada día viene a demostrar que la archicomplejada red de semáforos establecida sólo sirve para crispar los nervios más templados de peatones y conductores.

Si nuestra corporación municipal con sus plenos y permanentes no ha encontrado las auténticas soluciones, será porque es muy difícil hallarlas. Pero si esto no es posible, no estará de menos pedir que se ejerza una vigilancia más severa de la velocidad de los vehículos, una especial atención al estado de conservación de las señales de circulación, horizontales y verticales, exigiendo un respeto absoluto a las mismas y, sobre todo el realizar, de una vez por todas, una auténtica carretera de circunvalación que rodee la ciudad por sus afueras y sirva para desviar el tráfico de los vehículos pesados de paso por nuestra ciudad para las distintas provincias españolas.

XABIER



ALAVA

LOS VECINOS PROTESTAN:

Deficiencia en los servicios de los autobuses urbanos, en el Polígono 2

No es la primera vez —y suponemos que tampoco será la última— en que los vecinos del Polígono número 2, se quejan del deficiente —más bien inexistente— servicio de los autobuses urbanos en la referida zona.

Creemos recordar que ya se trató este asunto, y que se dijo que en breve plazo, el servicio de autobuses para los vecinos del Polígono 2, se establecería a plena satisfacción de sus futuros usuarios. Pero la realidad es que el tiempo pasa y los vecinos no encuentran solución alguna a su problema de transporte.

Para conocer la magnitud del referido problema, diremos que el Polígono número 2 comprende un nuevo ensanche de nuestra ciudad, en el cual han quedado encuadradas numerosas calles con nombres sudamericanos —tales como Paraguay, Venezuela, Guatemala, Cuba, Ecuador, Perú, etc.— y otras como Lacua, Cofradía de Arriaga, etc., y que en este complejo de calles, se han levantado cientos de viviendas que albergan a otras tantas familias. Es un ensanche que Vitoria necesitaba, y que en la actualidad cumple su misión, estando totalmente ocupado. Allí se han ubicado comercios de todo tipo, colegios, talleres..., dando así vida a aquello que hasta hace unos años era zona campestre.

No tenemos datos concretos relativos al número de habitantes que pueblan aquella zona, aunque sabemos que éstos son numerosísimos. Y sus quejas han llegado por varios conductos, ya que esta falta de transporte urbano tan necesario cuando las ciudades crecen como lo ha hecho Vitoria, son motivo de preocupación.

Pongamos un ejemplo sobre el problema que plantea esta deficiencia a un vecino —y son cientos— que vive en la calle Paraguay. Todos ellos —naturalmente nos referimos a los que utilizan este medio de transporte— tienen que subir al autobús en la calle Gorbea, lo cual supone ya un amplio desplazamiento a pie, sobre todo para aquellos que viven al final de la referida calle. Pero este no es el problema mayor: éste se produce al regreso como consecuencia de que el autobús urbano tiene su parada en la calle Coronación —bastante más lejana de la calle Paraguay que la anteriormente citada calle Gorbea— desde donde estos usuarios tienen que desplazarse a pie hasta sus respectivos domicilios.

Estamos seguros, de que Tuvisa —Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.— está tratando este problema para satisfacer la lógica y justa petición de los vecinos del Polígono número 2. Y hasta es posible que para cuando estas líneas vean la luz, el problema no sea ya tal y los servicios funcionen a pleno rendimiento con la consiguiente alegría para estas personas. Pero no por eso dejemos de escribir este comentario que representa algo así como el sentir y la protesta de los vecinos residentes en el nuevo Polígono, donde ya han inaugurado su Parroquia y desarrollan todas sus actividades dentro de la más absoluta normalidad, a excepción, claro está, del asunto que nos ocupa...

EN ENERO, MAS SERVICIOS PARA EL COLEGIO UNIVERSITARIO DE ALAVA

Y como quiera que entre autobuses está el juego, seguimos con el tema aunque ya refiriéndonos a otro aspecto: su servicio al Colegio Universitario de Alava, sito en la carretera de Lasarte.

Los estudiantes del citado Centro docente pidieron mayor número de servicios diarios, aunque nosotros estamos convencidos de que el largo autobús articulado cumple suficientemente con su cometido. Pero a pesar de ello, se solicitaba en el curso pasado que hiciesen dos servicios más al día, y que realizara al mismo tiempo más paradas intermedias, ya que algunos estudiantes que residían en las zonas del recorrido, tenían que desplazarse a la terminal de Becerro de Bengoa para tomar allí el autobús.

Este servicio sigue, hasta el momento, igual que el año pasado. Pero esto tiene su justificación, puesto que el número de alumnos que han iniciado el curso en este Centro universitario, y debido a la reforma del calendario, es muy reducido, y el autobús circula casi vacío. Y nos han dicho que para que el servicio sea rentable, deben hacer uso del mismo al menos 200 personas, siendo sólo 100 los alumnos que acuden actualmente al Colegio.

Este estudio de Tuvisa —como empresa— es realmente justo, teniendo en cuenta además que sus dirigentes están dispuestos en todo momento a actuar de acuerdo con las necesidades que surjan. Así, se prevé que para el próximo enero sean dobles los servicios para el Colegio, es decir, cuatro diarios. Y también podemos citar —elogiando en este caso a Tuvisa— que existe una parada intermedia en la Avenida del Generalísimo, frente a la empresa Aranzabal, parada que fue solicitada en su día por los estudiantes. Y Tuvisa está dispuesta a introducir otra parada, siempre que esta repercuta en beneficio de los alumnos del Colegio Universitario de Alava.

JUAN CARLOS

**PESE A TODOS
LOS PROBLEMAS**

ESTE AÑO SE FABRICAN 37 MILLONES DE VEHICULOS EN EL MUNDO

A pesar de la crisis del petróleo, y según cálculos efectuados muy recientemente, este año se fabricarán en el mundo 37 millones de vehículos, lo que supone un aumento del 6 por ciento con respecto al año anterior. Esta previsión puede resultar optimista si se tiene en cuenta que el boicot árabe del petróleo puede reducir la producción pero, en todo caso, las cifras definitivas no variarán mucho en relación a los cálculos. Quizás sean 36,5, pero aún así y todo serán dos millones más que el año pasado.

Estados Unidos, primer productor mundial de automóviles, que el año pasado fabricó cerca de nueve millones de coches, verá aumentada su producción de este año en un 7 por ciento. Por su parte, el segundo fabricante del mundo, Japón, que el año pasado fabricó algo más de cuatro millones de automóviles, cerrará su ejercicio anual con la misma brillantez, a pesar de la falta de materias primas.

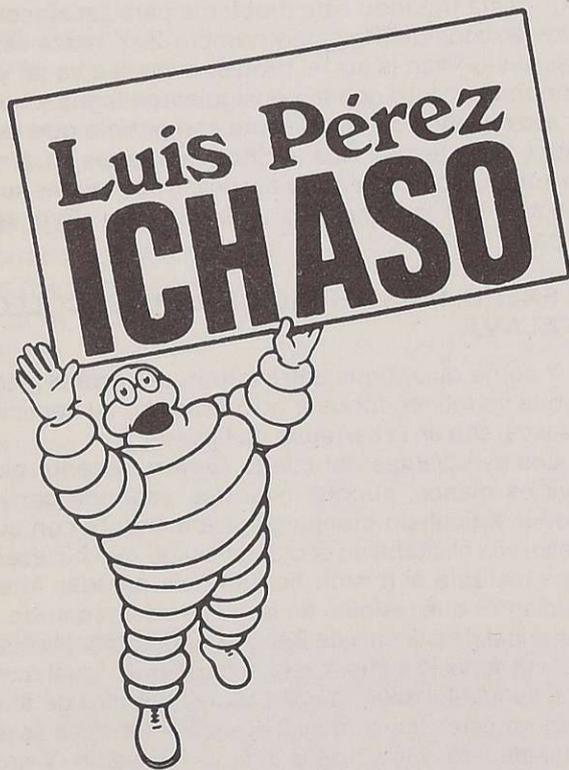
Alemania, tercer fabricante mundial y primero europeo, registrará un año mejor que el pasado, en que disminuyó su producción, pero, con todo, la presente temporada ha sido calificada como de "pausa" en los medios competentes. Francia, en cambio, batirá un récord entre los "grandes", con un aumento de producción que se cifra en un 9 por ciento. En 1972 el vecino país produjo cerca de tres millones de automóviles. Gran Bretaña, tercer fabricante europeo, con producción anual de dos millones de unidades, contemplará un ligero descenso, debido, sobre todo, a las interminables huelgas y también, ¿por qué no decirlo?, a su tendencia a producir modelos "aislados" (de isla) poco acordes con las modas y la técnica imperantes. Italia también sufrirá un notable descenso, que se calcula en un 3 por ciento, merced a sus problemas

laborales, ya que la legislación obliga a aceptar como buena la palabra del obrero absentista, que va al fútbol o de boda y asegura que estuvo enfermo. El abuso se ha convertido en una opereta muy italiana.

ESPAÑA: SIGUE EL AUJE

Un sensible aumento en la producción se prevé en los países del "telón de acero", que se han lanzado a fabricar y exportar "a toda máquina": la URSS produjo el año pasado 750.000 coches, colocándose en el octavo puesto mundial, merced al éxito del "Lada", el antiguo "Ziguli" o, para entendernos, el "124 a la rusa" que los soviéticos fabrican gracias a Fiat.

Por lo que se refiere a España, se prevé que la producción de este año alcanzará las 750.000 unidades, empatando con Rusia, frente a las 638.000 alcanzadas el año pasado, lo que supone un aumento superior al 17 por ciento, es decir, mucho mayor que el conseguido por los "grandes" del automovilismo mundial. Esto es lógico si se piensa que éstos ya han alcanzado un cierto grado de saturación en sus mercados y el aumento de su producción depende en gran medida de las volubles exportaciones. Cabe decir que España exportó más de 100.000 unidades el año pasado y que este año pasarán de 150.000. Las cifras son ya lo bastante importantes para que algunos fabricantes y gobiernos europeos empiecen a "arrugar el morro". Pero, después de todo, este es el único lenguaje que entienden muchos pretendidos librecambistas: el del poderío industrial. España y Rusia, cada cual a su modo, han salido ya del subdesarrollo automovilístico.



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

MIGUEL IMAZ, 3 - (GROS)
Tfno. 427809 - SAN SEBASTIAN



MICHELIN

**inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.**

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Es nuestro deseo que el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO agrupe a todos los automovilistas de la Región Vasco-Navarra, a fin de poderles prestar nuevos y mejores servicios, de los que hasta ahora vienen recibiendo.

Una cuota de 100 ptas. de entrada y la anual de 500 ptas. le dan derecho a utilizar los servicios que le detallamos al dorso, de los que para muestra pondremos este ejemplo de nuestro servicio de **gestión gratuita**.

matriculación de su vehículo nuevo,
transferencia del vehículo usado,
aviso de caducidad de su carnet de conducir y el de su esposa
y gestión para su renovación.

Si Vd. se detiene a pensar un instante, se dará cuenta que al ser estas gestiones **COMPLETAMENTE GRATUITAS**, con uno solo de estos servicios amortizará la cuota anual de varios años.

CADA SOCIO DEBE CONSEGUIR POR LO MENOS UN NUEVO SOCIO entre sus familiares, amigos y conocidos, en la seguridad de que con ello ayudará a mejorar y ampliar nuestro Club y nuestros servicios, lo cual redundará en beneficio suyo.

Rellene la Tarjeta de Solicitud que se incluye en la parte baja de esta página y deposítela en el Buzón de correos, SIN FRANQUEO ALGUNO. MUCHAS GRACIAS DE ANTEMANO, y que esta nueva etapa nos sirva para duplicar el número de nuestros asociados.

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche

5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa

10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

VITORIA
Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 2177 05
(3 líneas)

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 249864

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 2897

EIBAR
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 1967

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza..... n.º Telf.

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

nombre y apellidos de la esposa

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

..... de de 197
(firma)

Presentado por el Socio n.º Dn.

..... de
(localidad)



Servicios que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pone a disposición de los señores socios

Si es Vd. socio del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, podrá gozar de las innumerables ventajas que nuestra entidad le brinda.

Entre ellas está nuestra revista "El Automóvil Club" que Vd. recibirá mensual y gratuitamente.

Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es totalmente gratuita, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

Gracias a un perfecto juego de ficheros, el Club le avisa de la fecha de caducidad de su carnet de conducir.

Seguros

Seguros de toda clase para el automóvil, en la modalidad Mutualista.

Seguro de ocupantes complementario del seguro del automóvil por el que se viene a cubrir a las personas excluidas en la póliza normal como son el asegurado, conductor, sus respectivos familiares y aquellas que tengan relación de dependencia con los mismos. Y en general a todas las personas ocupantes del vehículo asegurado.

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas, equivalencia en divisas, que las reintegrará a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará en el extranjero a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, repatriación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N.

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A1 - A2 y B).

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).— Bilbao. Pamplona. Vitoria.— En Guipúzcoa: Eibar, Irún y Tolosa.

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

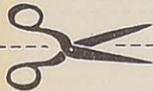
Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

Escuela de conducir para nuestros socios, esposas e hijos no emancipados.

Actualmente nuestra cuota es de 500 Ptas. anuales y los derechos de entrada de 100 Ptas.

Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.



TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

Respuesta Comercial
F. D. Autorización n.º 2313
(B. O. C. N.º 2215 de 11/10 71)

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

**No olvide
que donde
quiera que se
halle hay un
Automóvil Club
a su servicio**

LA RED INTERNACIONAL
DE AUTOMOVILES CLUBS
LE AMPARA EN
TODO EL MUNDO



Real Automóvil Club Vasco-Navarro

SAN SEBASTIAN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de los Estatutos Sociales, tengo el honor de convocar a Vd. a la Junta General ordinaria, que tendrá lugar el día 30 del próximo mes de Enero a las cuatro y media de la tarde en primera convocatoria o en su defecto a las cinco de la tarde en segunda convocatoria, en el domicilio social de San Sebastián, (Plaza de Oquendo), con arreglo al siguiente orden del día:

Lectura del Acta de la Junta anterior y su aprobación si procede.

Lectura de la Memoria correspondiente a 1973.

Balance de cuentas en 31 de Diciembre de 1973.

Presupuesto de Ingresos y gastos para 1974.

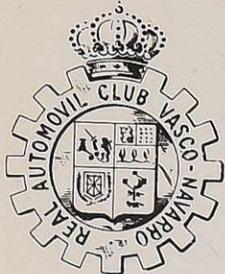
Confirmación del nombramiento de un Vocal de la Junta Directiva.

Solicitando autorización de la Asamblea para que la Junta Directiva modifique si procede el art. 6.º de los Estatutos Sociales, creando una clase más de socio, denominada Socio-Empresa y fijando en este caso las cuotas de entrada y anual de este nuevo tipo de socio.

Ruegos y preguntas.

SAN SEBASTIAN, 1 de Diciembre de 1973

LA JUNTA DIRECTIVA



Real Automóvil Club Vasco-Navarro

SAN SEBASTIAN

Plaza de Oquendo

BILBAO

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13

VITORIA

Paseo de la Senda, 3 bajo

Diciembre de 1973

CIRCULAR SOBRE COBRO DE RECIBOS ANUALES

Tenemos el gusto de poner en su conocimiento que al igual que en años anteriores a partir del día 2 de Enero próximo, los recibos de cuota correspondientes a la anualidad de 1974, se hallarán a disposición de los Sres. Socios en nuestras oficinas de:

SAN SEBASTIAN.— Plaza de Oquendo.— Cuenta corriente en el Banco de Vizcaya, Banco Guipuzcoano, Banco San Sebastián, Banco de Bilbao y Banco Central.— Para los de la Capital y localidades de la provincia no comprendidas en las siguientes zonas:

IRUN.— Paseo de Colón, 40 (Pasaje junto a la Comandancia).— Para los de Behobia, Echalar, Fuenterrabía, Irún, Lesaca y Vera de Bidasoa.

EIBAR.— Bidebarrieta, 4-1.º.— Para los de Alzola, Eibar, Elgoibar, Elgueta, Mendaro, Motrico, Placencia y Vergara.

TOLOSA.— Paseo de San Francisco, 8 bajo.— Para los de Alegría de Oria, Ibarra, Tolosa y Villabona.

VITORIA.— Paseo de la Senda, 3 - bajo (Sr. Lascaray).— Para los de la Provincia de Alava.

PAMPLONA.— Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.).— Para los de la Provincia de Navarra.

BILBAO.— Bandera de Vizcaya, 2-1.º.— Cuentas corrientes - Banco de Vizcaya, Sucursal Gral. Concha; Banco Santander, Sucursal Al. de Recalde; y Caja de Ahorros Vizcaina, Sucursal Plaza Eguillor.— Para los de la provincia de Vizcaya.

En todo caso, podrán también abonar a su mayor comodidad el importe del citado recibo anual (500 Pts.) bien por giro postal, cheque o por transferencia a cualquiera de nuestras cuentas corrientes.

Los señores socios que con anterioridad hayan domiciliado el cobro de sus recibos anuales en Banco o Caja de Ahorros, no deberán tomar en consideración el contenido de esta circular que para nada les afecta.

No dudando contar con la buena acogida que siempre ha sabido Vd. dispensarnos; aprovechamos la oportunidad para saludarle, muy atentamente

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

INFORMACION DEL CLUB

III CHALLENGE VASCO NAVARRA ARAGONESA - RIOJANA DE RALLYS Y VELOCIDAD 1973

Con la celebración del IV Rally Vuelta de Vizcaya, organizado por el Real Automóvil Club Vasco Navarro en su Delegación de Bilbao y patrocinado por el Banco de Vizcaya, han finalizado las pruebas puntuables para la III Challenge Vasco Navarra-Aragonesa Riojana.

Todas las pruebas de la challenge han constituido un éxito de organización y la mayor parte de ellas de participantes, pero al igual que en las ediciones precedentes tenemos que lamentar que no haya sido un número crecido de pilotos los que hayan participado en la mayoría de las pruebas, por lo que a la hora final de las puntuaciones veremos que han sido ganados tanto el Campeonato de Rallys, como el de Velocidad por pilotos que han tenido constancia y han participado en la mayoría de las pruebas aunque no hayan tenido los primeros puestos en ninguna de ellas.

En la reunión celebrada el mes pasado en Logroño se ha confeccionado el reglamento para la IV Challenge y se espera que en la misma el número de pilotos participantes será aun superior a los del presente año.

Los resultados definitivos para 1973 son los siguientes:

Campeonato de Velocidad.— Scratch.— 1.º Bosqued de la Federación Aragonesa con 83 puntos y 2.º Barrachina de la Vasco Navarra con 66.

Por grupos.— Grupo 5.º.— 1.º Bosqued.
Grupo 2.º.— 1.º Barrachina.

Campeonato de Rallys.— Scratch.— 1.º Barcena con 90 puntos de la Federación Vasco Navarra.— 2.º Barrachina con 70, íd.— 3.º Lecumberri con 60 puntos, íd.

Por Grupos.— Grupo 1.º.— 1.º Barcena.— 2.º Lecumberri.
Grupo 2.º.— 1.º Barrachina.

La entrega de premios se efectuará oportunamente en un acto que organizará la Federación Vasco Navarra, de conformidad con el acuerdo tomado en Logroño y habida cuenta de que el pasado año se celebró dicho acto en Zaragoza

Nuestra enhorabuena a los clasificados en esta challenge y nuestro deseo de que el próximo año sean muchos más los participantes y los clasificados.

CINTURONES DE SEGURIDAD

Se recuerda a los señores socios de este Club, la obligatoriedad que tienen a partir del día 1.º de Enero de 1974, y de conformidad con el Artículo 216 Apartado VI del vigente Código de Circulación, de llevar instalados en sus automóviles de turismo, los correspondientes cinturones de seguridad en sus asientos delanteros.

En la página 26 de nuestra revista del pasado mes de Octubre, se incluye relación de cinturones de seguridad de fabricación nacional debidamente homologados hasta la fecha, con expresión de la contraseña de homologación.

SEÑALES MAL EMPLEADAS

Varios asociados se nos han quejado por el hecho de una deficiente colocación de señales de carretera que puede implicar una desatención por parte del conductor y como consecuencia una sanción de la autoridad vial.

Concretamente en este caso nos referimos al tramo existente a la salida de San Sebastián por la Nacional 1 al entrar en la variante. En este lugar existe el círculo vertical de prohibición de adelantamiento. Pero dicha indicación está en la cima de la pendiente, con ligera curva, lo que impide ver el citado disco cuando se inicia la pendiente. Por otra parte todo ese tramo está marcado en el suelo con trazos amarillos intermitentes.

De ahí que numerosos conductores hayan infringido de forma involuntaria, el Código. Y de la misma forma las multas menudean en ese tramo para desesperación de los conductores que encuentran muy lógica su reclamación, aunque el agente de turno no pueda hacer otra cosa que sancionar la falta cometida. Urge por tanto una revisión de los discos de señales.

CANON DE COINCIDENCIA

A finales del presente mes finaliza el plazo para el abono del Canon de Coincidencia correspondiente al 4.º trimestre. Todos aquellos socios propietarios de vehículos de Servicio Público pueden pasar por estas oficinas con objeto de hacer efectivo el citado impuesto.

TARJETAS DE TRANSPORTES PROVISIONALES

Se ruega a todos aquellos socios que estén en posesión de Tarjetas de Transportes provisionales con validez de 3 meses, pasen por estas oficinas con objeto de canjearlas por las definitivas.

Necesito remolque para un coche de competición. Dirigirse a Cristóbal Ruiz de Gordejuela, Bandera de Vizcaya, 4 - Bilbao-8 o al Apartado de Correos 750 de Bilbao.

SE VENDEN COCHES DE EPOCA

1 Citroen B-12	Año 1924
3 Citroen B-14	Año 1926
1 Rosen Gart	Año 1930
3 Fiat	Año 1930
1 Austin	Año 1930

INFORMACION TELEFONO: 238262
PAMPLONA

EL AUTOMOVIL Y SUS SERVICIOS



(Barrio Ibaeta) San Sebastián Tfno. 211561

AUTO - RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS
Montaje y servicio propio

MORO

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

cuide su vista para conducir bien

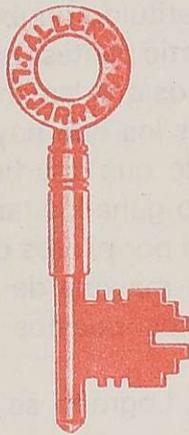


LENTILLAS CORNEALES "ARNHOLD-CONTACTA"
APARATOS DE SORDERA

Idiaquez, 3 - Telf. 414608

SAN SEBASTIAN

LEJARRETA CERRAJERIA



ESPECIALIDAD EN CAJAS DE CAUDALES,
CERRADURAS Y CONSTRUCCION DE
LLAVES DE CONTACTO Y PUERTAS PARA
TODO TIPO DE AUTOMOVILES.

Usandizaga, 16 Bajo - Telf. 413858
SAN SEBASTIAN



SERVICIO DE GRUA PERMANENTE

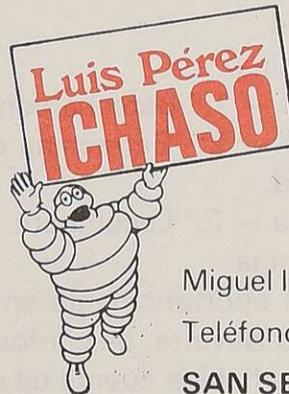
N. INCHAUSTI

Calle Juan Arana, n.º 18 - Telf. 613208 IRUN
NOCTURNOS Y DIAS FESTIVOS: Telf. 612866

NEUMATICOS - SERVICIO

SOLUCIONAREMOS
SUS PROBLEMAS
CON LA TECNICA MAS AVANZADA

VISITENOS



Miguel Imaz
Teléfono 427809
SAN SEBASTIAN

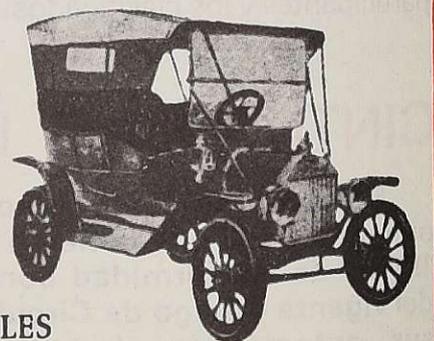


garage OTERO

REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS
ANALIZADOR DE MOTORES
COMPROBADOR ELECTRONICO DE
DIRECCIONES

Fuenterrabía, 31 - Teléfono 414290
SAN SEBASTIAN

IRIZAR



ALQUILER DE AUTOMOVILES
SIN CONDUCTOR

San Bartolomé, 27 - bajo y 4.º
Teléfono 42 07 40

SAN SEBASTIAN

medios formativos

DE LA PUBLICIDAD A LA INFORMACION

Elegir coche representa para los españoles una decisión importante. Pocos privilegiados pueden permitirse el lujo de no aceptar en la compra de un instrumento de trabajo y movilidad cuyo precio alcanza cifras respetables. Incluso en la era del "Biscuter" o del "600" había que realizar sacrificios para llegar a la posesión de las cuatro ruedas que vienen constituyendo algo íntimamente unido a la existencia del hombre y de su familia. Actualmente, con los nuevos modelos, incluso teniendo en cuenta el crecimiento del nivel de vida, ocurre lo mismo. El coche está supergravado y los billetes o las letras se amontonan de forma impresionante.

El antiguo concepto de ostentación va siendo sustituido a paso de gigante por los de utilidad, comodidad, belleza y seguridad. Por contraposición a los antiguos tiempos disponemos de una gama lo suficientemente amplia como para poder darle vueltas a la cabeza a la hora de decidir por una u otra marca, por éste o el otro modelo, por tal o cual potencia. Los compradores corrientes y molientes, el español medio, necesita guiarse por lo que le dicen las revistas, los periódicos, la radio y la televisión acerca de los coches en el mercado. Son ya bastantes los escritores especializados que se ocupan de desbrozarle el camino, mediante el estudio de cualidades características, precios de venta, de consumo, de mantenimiento en general, etc.

Lo recomendable a cualquiera es que se deje guiar por los estudios técnicos de un modelo nuevo, antes que por los

"slogans" publicitarios o los bonitos "spots" de la televisión y las pantallas de cine. La publicidad es buena y conveniente. Sería absurdo hablar mal de ella. Todo producto vendible necesita anunciarse al gran público. No son solamente los lectores de revista especializadas o de las páginas de automóviles de los periódicos, los clientes de las marcas. Hay que atraer a los compradores, machacar conceptos, insistir. Eso lo saben muy bien los especialistas de publicidad. Lo que ocurre es que lo informativo tiene preferencia en el orden jerárquico de las cosas.

Si los medios informativos, confundiendo la misión divulgadora y la publicitaria, se niegan a difundir aspectos objetivos de los temas referentes al automóvil, están causando un mal público. Algunos incluso creen que no es publicitario hablar de marcas y competiciones extranjeras, mientras rechazan informaciones deportivas, técnicas o meramente formativas referentes al automóvil nacional. Este criterio lo ha seguido en ocasiones la Televisión, según denuncia oportuna de alguna revista especializada. No parece un gran acierto, en orden al servicio informativo-divulgador que debe realizar un medio de tanta importancia. De todas formas, el cliente primerizo o el automovilista veterano ya saben a que atenerse y buscan en fuentes más explícitas (especializadas o no) la instrucción necesaria acerca de algo que forma parte de su entorno económico y vital: el automóvil.

MOTOR PRESS



AUSTIN VICTORIA

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

España, todavía sin buenas carreteras pero....

AL FIN LLEGA LA ERA DE LAS AUTOPISTAS (DE PEAJE)

— En 1980 habrá 3.000 kilómetros de autopistas

España es todavía y sorprendentemente un país subdesarrollado por lo que se refiere a infraestructura viaria: sus 140.000 kilómetros de carreteras no pueden competir en cantidad ni en calidad con los 1.260.000 kilómetros de Francia (país apenas mayor en extensión que el nuestro), con los 420.000 de Alemania o los casi 400.000 de Gran Bretaña, países ambos muchos menores que España. ¿Por qué? Sería largo de explicar... y a los responsables les sería

calidad de algunas carreteras españolas se pone de manifiesto en la noticia de que no será hasta 1974 en que haya una provincia española que tenga todas las carreteras asfaltadas: Guadalajara. No debemos desconocer tampoco que el mal estado; es decir, la mitad resulta peligrosa por sí misma, por muy buenos que sean conductores y coches. El retraso se tiende a remediar con medidas urgentes, lo que es reconocer implícitamente el retraso sufrido en poner remedio a tal abandono.

ron 725 kilómetros de autopista. Las obras marchan a una celeridad desconocida para quienes estábamos acostumbrados a la desidia aparente o real y los trabajos se concluyen, por regla general, mucho antes de las fechas previstas. Lo nunca visto en estas latitudes, por lo cual nuestro aplauso es aún mayor. Mucha gente se pregunta "¿Y por qué no han trabajado tan rápido estos años pasados?". Pero démonos por contentos de que al fin hayan salido los responsables de la hispánica institución de la modorra.

18 AÑOS DETRAS DE ALEMANIA

Si 1972 fue calificado como "El año de las autopistas". 1973 no le va a la zaga. Todo hace prever que se avecina un futuro muy brillante, con un ritmo que batirá el récord mundial. Este año se invirtieron 20.000 millones de pesetas en autopistas (más que en carreteras). Para el año próximo está prevista una inversión de 23.500 millones. En 1975 saltaremos a una cifra récord: 35.900 millones de pesetas. A finales del III Plan de Desarrollo (1978) se habrán invertido ya 100.000 millones de pesetas en autopistas. Para 1980 estarán en servicio unos 3.000 de los 7.000 kilómetros de autopista previstos. Ciertamente, esos kilómetros los tenía ya en servicio Alemania hace unos 11 años y además gratis. Pero, repetimos, más vale tarde que nunca. Si Alemania va 18 años delante de nosotros, al menos el retraso no aumentará.

El panorama se presenta, pues, optimista, dado el grado de desarrollo que representa una red viaria adecuada. Un punto de duda y temor se levanta, no obstante, para el automovilista: la inmensa mayoría de estos kilómetros de autopista son de peaje. La cosa puede que no sea lógica a primera vista, si se tiene en cuenta que el Estado obtiene una suma de impuestos, tanto directos (lujo y sobre la gasolina) como sobre la actividad general creada por fabricantes, talleres, garajes, industrias auxiliares, etc., que es más del doble de lo que se invierte en carreteras.

Por ello hay quien piensa que podríamos tener una red viaria excelente si "se reinvirtiera en la carretera lo que de la carretera sale". Pero estando las cosas como están, para acometer este tipo de obras (cuyo costo oscila entre los 120 y los 45 millones de pesetas kilómetro) es la empresa privada (con ánimo de lucro, por supuesto) la que tiene que acudir a quite.

Pero esto no es un obstáculo para que

embarazoso. Pero parece que la cosa cambiará.

Esta situación de inferioridad se va paliando poco a poco: en 1974 concluye el plan REDIA de carreteras, con una inversión de 25.000 millones de pesetas, salvo el tramo de Piedrafita. Por otra parte, en diversos planes regionales de carreteras se invertirán 90.000 millones de pesetas, sobre 7.000 kilómetros. Todo ello contribuirá bastante a la ampliación y mejora de la red viaria de zonas tan pobres en cuestión de carreteras como el Nordeste y el Sur de nuestra península. El mediocre estado de conservación y la deplorable

EL SALTO DEL ANGEL

Con tan deficiente panorama, España una vez más da el "salto del ángel", de un extremo a otro. Ahora nos lanzamos enfebrecidos a las autopistas, medio de comunicación que necesitamos urgentemente para no rechazar el turismo y sus divisas. Según afirmaciones del propio ministro del ramo, mientras la inversión en carreteras se está duplicando la de autopistas se triplica. El Plan General de Autopistas, del año pasado, prevé una red de 7.000 kilómetros, de los que la mitad se encontrarán en obras en 1975. En los diez primeros meses de este año se adjudica-



el peaje tenga encarnizados detractores, especialmente cuando existe un claro abuso del mismo, como ha sucedido en Italia y, en mayor medida aún, en Francia. Algunos piensan, incluso, que la adopción de la limitación de velocidad en el vecino país ha respondido, en buena parte, a una táctica sibilina para obligar a los automovilistas a utilizar la autopista de pago. En Alemania, por el contrario, existe el criterio de que el peaje supone un retorno puro y simple al concepto medieval del "derecho de paso". Entre estas corrientes se debate el tema. Un tema que puede resultar espinoso en nuestro país, donde, de momento, apenas hay 400 kilómetros de autopistas de peaje en servicio. Sin embargo, nuestra opinión es que el automovilista español "entrará" por el peaje. Lo que no entrará es por el abuso de ciertos peajes escandalosos.

¿POR QUE LAS AUTOPISTAS SON OBLIGATORIAMENTE PRIVADAS?

Las autopistas de peaje, una vez alcanzados los objetivos previstos, cubrirán la mayor parte del territorio costero de la nación (Autopistas del Mediterráneo, Atlántico, Cantábrico) y las rutas principales del interior (autopistas del Ebro, Norte, Aragón, Levante, Andalucía y

Plata). Se halla, asimismo, en estudio, una autopista de Extremadura. Los trazados de algunas de estas autopistas, es necesario reseñarlos, se han realizado con protestas por parte de algunos afectados. Esto ha ocurrido, de modo muy especial, con la autopista de Levante. Con arreglo a un criterio estricto de servicio público, el problema tiene fácil solución en estos tiempos. La parte discutible reside en la faceta jurídico-privada del peaje y del período de concesión por parte del Estado (peaje más o menos caro, concesión por más o menos años).

Cabría estudiar para lo sucesivo si la rentabilidad y utilidad pública de las autopistas no sería mayor en caso de suprimirse el peaje, es decir, haciéndose cargo el Estado de las obras de construcción (siempre dentro de lo posible) o adecuando el peaje a las posibilidades españolas (actualmente se cobran tasas bastante elevadas, que se acercan ya a las dos pesetas kilómetro). En lo que están de acuerdo mucha gente es que el Estado, que en definitiva garantiza a los concesionarios un mínimo (bastante sustancioso) de negocio, no se atribuya a sí mismo el papel de empresario, en vez de avalista. Que cobre el peaje el propio Estado. Así, si el peaje es excesivo, a todos revierte. Es posible que el Estado no pueda correr con

la financiación de todas las autopistas. ¿Pero por qué no puede intentarlo con alguna? ¿Por qué el Estado regala la posibilidad de ganar millones y avala esa posibilidad convirtiéndola en seguridad, cuando podría ser el propio Estado quien ganará el dinero? Algunos grupos capitalistas podrían el grito en el cielo. ¿Pero no se ha inventado el INI hace ya 32 años? ¿La vía está abierta o no?

Lo cierto, hoy por hoy, es que el conductor medio español se encuentra bastante alejado de las autopistas de peaje, prefiriendo, siempre que puede, las carreteras alternativas. Convendría, por tanto, volver la vista hacia las carreteras, que pueden quedar en un discreto, pero peligroso segundo término, ante el brillo adquirido por los fabulosos planes en materia de autopistas. Se hace necesaria la mejora y ampliación de numerosas redes, así como la eliminación de ese centenar largo de puntos negros que matan 240 personas al año, mejora en el sistema de señales, toda una larga serie de medidas encaminadas a aumentar la seguridad, medidas que han demostrado mayor eficacia que otros métodos severos y espectaculares, como la famosa limitación francesa, de la que ahora los propios patrocinadores parecen querer "recoger velas".

Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA
CABINA DE PINTURA
MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S.L.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX

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

SAN SEBASTIAN

HOTEL TRES REYES

Pamplona *****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:
350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.

Agencias de:

ATESA, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK
Dirección Postal: Jardines de la Taconera, s/n.
Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20
Director: Angel M^o Cazón Goñi

PERMISOS DE CONDUCIR CADA VEZ MAS SUSPENSOS

El número de suspensos entre los aspirantes al permiso de conducir aumenta alarmantemente de año en año. Parece que la introducción de la prueba de circulación por ciudad ha supuesto una buena criba entre los examinados. Pero el hecho de que cada vez se levanten más voces pidiendo una reforma en los métodos de examen supone una auténtica "guerra de nervios" para el aspirante.

De acuerdo con datos facilitados por la Jefatura Central de Tráfico, el porcentaje de aprobados en el examen de conducción es cada vez menor desde 1968. En ese año aprobaron la prueba práctica el 59,5 por ciento de los aspirantes. En 1969, los aprobados en la misma prueba fueron el 52,2 por ciento y, en 1970, el 48,9 para disminuir aún más en 1971 (47,2). En 1972, la baja fue todavía más espectacular: sólo aprobaron las pruebas prácticas el 43,5 por ciento de los presentados. Este año la perspectiva no es más optimista.

La prueba sobre señales y normas de circulación también registra una baja en el número de aprobados del año pasado sobre los anteriores.

¿Qué sucede? ¿Hay mayoría de "huesos" entre los examinadores? ¿Existen normas exigiendo mayor número de suspensos? ¿Van los aspirantes peor preparados al examen? Este último supuesto parece poco probable, dado que se ha incrementado el número de clases necesarias para poder presentarse al examen. Lógicamente, ahora los candidatos al carnet deben ir con mejor conocimiento del automóvil.

NUEVOS TIEMPOS, NUEVOS METODOS

Son cada vez mayor número de personas las que se presentan al examen de conducir a pesar de que el precio que hay que



pagar para poder examinarse (clases, matrícula, etc.) se ha "disparado" en los últimos tiempos. Esta afluencia masiva pudiera ser una explicación de muchos fracasos: nervios, precipitaciones, imposibilidad de dedicar el tiempo necesario a cada examinado, etc.

Son bastantes los que propugnan nuevos métodos en este examen, afirmando que se va quedando anticuado. Parece ridículo, se aduce, que se exija una serie de "habilidades" que poco o nada demuestran sobre la auténtica capacidad de dominio del automóvil por parte del aspirante que, más tarde, tampoco tendrá ocasión de utilizar, en la práctica, estas maniobras. Nos referimos concretamente (y a esto se ha referido también recientemente el presidente del grupo sindical de auto-escuelas) a la prueba de marcha atrás en recta y curva, hecho que va contra el espíritu del Código de la Circulación. ¿Por qué sobrevive esta prueba?

Actualmente se propone realizar una prueba de circulación más amplia (una media hora), donde el examinador pueda obtener idea exacta de la capacidad del aspirante, sin atender a pequeños fallos inocentes, que el mejor conductor comete en ocasiones. Claro que llevar a la práctica esta idea, mucho más perfecta, no resulta fácil: falta personal examinador y tiempo para atender a un número de aspirantes que ha superado todas las previsiones.

MOTOR PRESS

para la seguridad en el tráfico urbano

Según diversos y concienzudos estudios realizados por expertos alemanes, "La seguridad en el tráfico de las ciudades sólo puede lograrse simplificando el sistema actual. No parecen operativos los métodos represivos a base de multas, controles y restricciones, como lo fueron antes".

Según los germanos, dos serían los caminos a seguir. En primer lugar, la eliminación de los cruces y el tráfico en dos direcciones. Las estadísticas muestran que el 80 por ciento de los accidentes en las ciudades se deben a estas causas.

En segundo lugar, habría que separar las calzadas para peatones y vehículos en las calles de mucho tránsito: el 70 por ciento de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en las ciudades son peatones o ciclistas, que no habrían tenido mejores posibilidades de supervivencia en el caso de que todos los automóviles fuesen "archiseguros". Los coches son ya bastante seguros. Los que no son hoy más seguros que hace 1.000 años son los peatones.

Pero, decimos nosotros, si esto pasa en la disciplinadísima Alemania. ¿Qué no pasará en las ciudades españolas, donde los peatones cruzan paladinamente por donde quieren, sin preocuparse ni mucho ni poco por los discos rojos y otras "tonterías" peligrosas por el estilo, ante la imperturbable mirada de los guardias generalmente?

Tampoco los automovilistas es que sean escrupulosamente respetuosos con los preceptos del Código de la Circulación. No los españoles, ¡sino los mismos alemanes! Una encuesta, efectuada en la República Federal, señala que sólo el 8 por ciento de los conductores encuestados afirma no haberse saltado nunca un disco rojo. El 92% reconoce que se salta los semáforos cuando no hay peligro en ello. Se calcula que a cada uno de los 16 millones de automovilistas existentes en la República Federal Alemana corresponden al año 200 infracciones de tráfico, lo que arroja una

NO A LAS MULTAS, CONTROLES Y RESTRICCIONES

cifra global de 3.200 millones de infracciones.

Ante esta abrumadora cifra cabe preguntarse: ¿es que intensificando los controles y la "represión" contra el automovilista se podría mejorar la seguridad urbana?

La respuesta por lo visto es que no. Se aumentaría, eso sí, la cifra conocida de infracciones, pero no la seguridad, en opinión siempre de los expertos. La solución debe venir por otro camino, según ellos.

DIVERSOS NIVELES PARA EL TRAFICO

Ya en 1964, una comisión nombrada por el Gobierno Federal recomendó la solución de separar el tráfico en calzadas a diversos niveles, cosa que ya se ha empezado a hacer — con bastante lentitud, también es cierto — en varias ciudades europeas que pretenden "dar la batalla", con métodos positivos, para un tráfico cada día mejor.

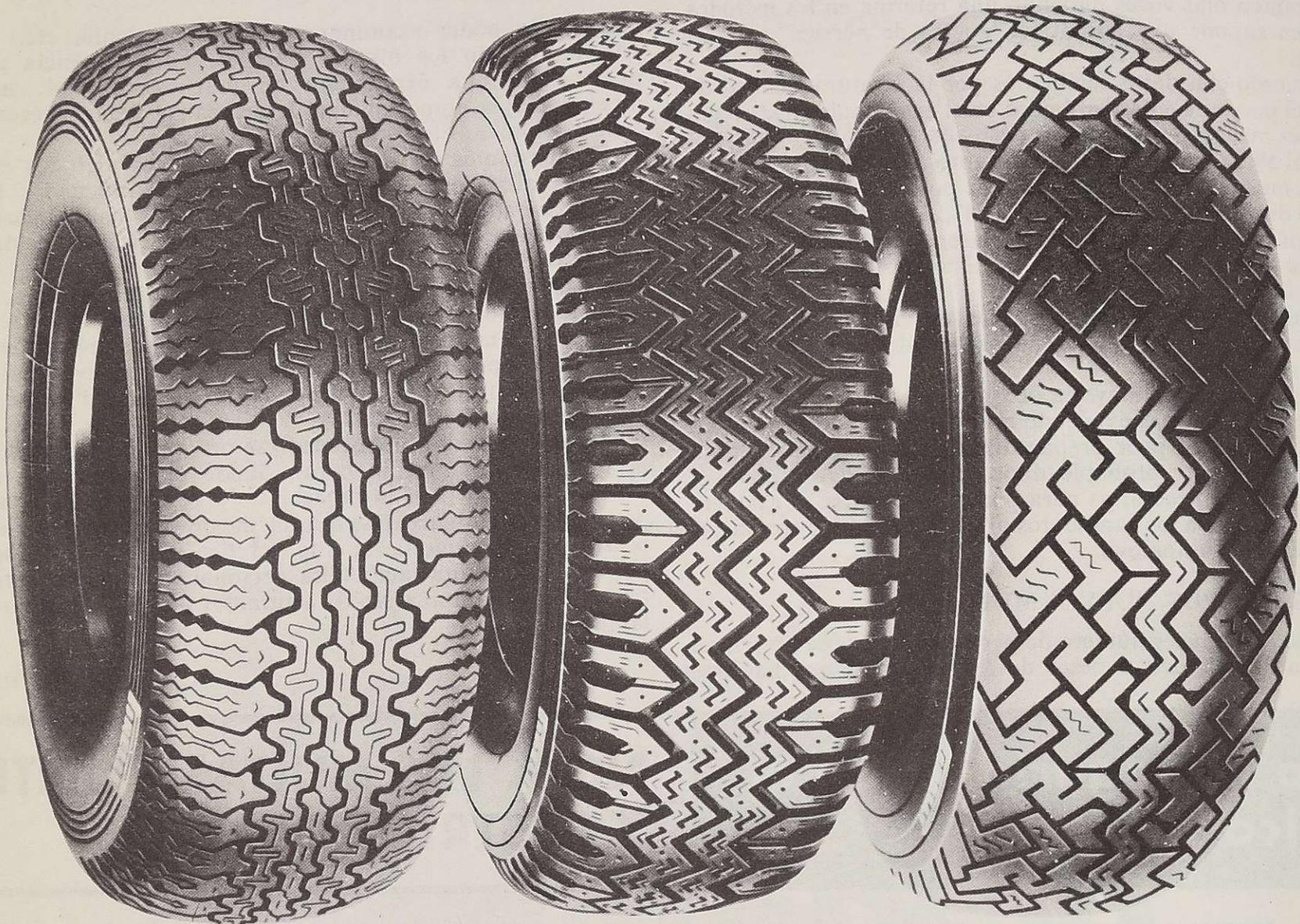
Esta separación de niveles supondría, en primer lugar, más seguridad para los peatones. Coches arriba, peatones abajo o viceversa, podría ser el lema. Por otra parte, significaría también una solución para el transporte público, que así circularía "a otro nivel", sin entorpecer el tráfico de automóviles privados. Además la red de carreteras elevadas descongestiona de tal modo el tráfico al nivel normal de las calles que en estas apenas se producen ya embotellamientos.

Naturalmente, esta solución planteada por los expertos alemanes no resulta de fácil coordinación y es, además, cara. Pero las ventajas son enormes. El tráfico ciudadano precisa de grandes soluciones, que vayan mucho más allá que la multa rutinaria o el cerrar calles al tráfico rodado. Esto no son sino parches que, a la larga, no arreglan nada. Y eso suponiendo que arreglen algo a la corta, lo que para algunos sería mucho suponer.

MOTOR PRESS

Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

El mismo neumático con el que
destacados pilotos en todo el mundo
han alcanzado resonantes triunfos,
en los más prestigiosos rallies.



CINTURATO 
¡ miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**

CINTURONES DE SEGURIDAD

- Los de homologación E pueden llevar la contraseña en etiqueta adhesiva
- Los de homologación C deben llevar la contraseña troquelada en todas las piezas de la hebilla y anclaje, aunque los comerciantes intentan venderlos con etiquetas adhesivas

En el mercado automovilista se ha vuelto a crear el mismo revuelo del año pasado, porque —ahora sí va de veras— en enero de 1974 será obligatorio tener instalados en todos los automóviles con peso inferior a 2.000 kilos, cinturones de seguridad debidamente homologados. La multa será de 1.000 pesetas cada vez que sea denunciado por el mismo concepto. Si no se llevan las marcas de homologación reglamentarias será equivalente a no tener instalados cinturones. Únicamente podrá librarse de la multa mediante recurso en el que demuestre que sus cinturones fueron fabricados con anterioridad al 31 de julio de 1965, siempre que se correspondan con un modelo homologado a partir de esa fecha.

Para el automovilista se han planteado serios problemas, porque en las tiendas hay cinturones que no cumplen fielmente las normas. O sea, que hay que saber elegirlos si se busca la tranquilidad de ir por completo dentro de la ley. Los fabricantes y vendedores intentan dar salida a los "stocks" existentes y declaran para ello que va a haber una tolerancia en cuanto a la obligación del marcaje troquelado en los de antigua homologación y que se consentirá la contraseña en etiqueta adhesiva. Pero el automovilista no debe confiar en una prometida tolerancia, a no ser que esta se especifique oficialmente.

HOMOLOGACION DE CINTURONES

Por Orden del 26 de julio de 1973 se dispuso una serie de condiciones que habrían de reunir en lo sucesivo los cinturones de seguridad, conforme con el Acuerdo de Ginebra. Es lo que se ha venido en llamar homologación internacional, que se consigue tras unas pruebas de comportamiento en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), ahora —provisionalmente— en el UTAC francés. Estos cinturones se distinguen por la contraseña de una E encerrada en un círculo, junto a un número que indica el país homologador. El de España es el nueve. Debajo debe ir el número de homologación correspondiente. Estos cinturones son válidos en todos los países adheridos al Acuerdo de Ginebra.

La misma Orden derogaba la homologación anterior, del 31 de julio de 1965, pero en su artículo 14, en respeto de los automovilistas que habían instalado ya sus cinturones, se aclaraba una lógica condescendencia: "Seguirá considerándose

válida la utilización de cinturones de seguridad homologados con arreglo al Reglamento aprobado por O. 31 de julio 1965".

Por extensión, se han seguido vendiendo cinturones con arreglo a la antigua homologación y además —que es lo grave— otros que estaban prácticamente fuera de la Ley a no ser que demuestren su fabricación antes de 1965, sin contraseñas de homologación troqueladas (una C seguida de un número), con marcado insuficiente (porque deben de figurar en todas las piezas de hebilla y anclajes) o con etiquetas adhesivas, que solo corresponden a los de nueva homologación.

ULTIMAS HOMOLOGACIONES

Aunque la homologación de 1965 está derogada, es indudable que, al menos por España, pueden seguir en uso reglamentario los viejos cinturones. Y también legalmente pueden agotarse los "stocks", siempre que figuren las contraseñas oficiales troqueladas en las susodichas piezas de hebillas y anclajes. Este troquelado múltiple acaba de ser confirmado por la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales al aprobar las homologaciones C-37, C-38, C-39 y C-54, que se encontraban en trámite cuando salió la nueva orden.

¿SE APLAZARA LA OBLIGACION DEL CINTURON?

Si es preciso agorar las existencias de viejos cinturones para no perjudicar a los industriales del ramo, aunque no lleven las marcas a que les obligaba el reglamento, hay que esperar una disposición que permita el uso de cinturones sin marcas de homologación. No parece correcto aprovechar de la nueva homologación solamente la solución de la etiqueta adhesiva, en lugar de las condiciones de seguridad que preconiza el Acuerdo de Ginebra. Mucho menos si estas etiquetas se adhieren en cinturones ya instalados.

La otra disyuntiva consistiría en aplazar la obligación del cinturón de seguridad hasta tanto no existan en el mercado exclusivamente cinturones que cumplan las normas en vigor. Y que se pueda ofrecer a la elección del cliente, los de homologación C —debidamente marcados— para su uso legal en España y los de homologación E de carácter internacional...

MOTOR PRESS

 auto electricidad **san marcial**

C/ ELCANO, 15 - B.º Elizacho
TELEFONOS: 616548 - 616549
IRUN (Guipúzcoa)

INSTALACIONES

REPARACIONES

MATERIAL ELECTRICO

CENTRO DE DIAGNOSIS

Electro Servicio **FEMSA**

Servicio Oficial **SOLEX**

Servicio Oficial **FRIGIKING - PETTER**

Puesta a punto con analizador electrónico **BLACKHAWK**

TABLA QUE RECOGE, POR PROVINCIAS Y MESES, LOS EXTREMOS INFERIORES DE INTERVALOS DE MATRICULA A CANJEAR EN CADA MES

EL EXTREMO SUPERIOR PARA UN MES COINCIDIRA CON EL INFERIOR DEL MES ANTERIOR

PROVINCIAS		DICIEMBRE 1973	ENERO 1974	FEBRERO 1974
VI	ALAVA	33.702	33.204	32.702
AB	ALBACETE	41.828	41.211	40.587
A	ALICANTE	162.429	160.031	157.608
AL	ALMERIA	40.093	39.501	38.903
AV	AVILA	14.521	14.307	14.090
BA	BADAJOS	52.378	51.604	50.823
PM	BALEARES	160.881	153.505	156.105
B	BARCELONA	880.194	867.197	854.066
BU	BURGOS	41.225	40.616	40.001
CC	CACERES	33.231	32.740	32.244
CA	CADIZ	91.243	89.896	88.535
CS	CASTELLON	63.880	62.936	61.983
CR	CIUDAD REAL	37.362	36.811	36.253
CO	CORDOBA	83.394	82.162	80.918
C	LA CORUÑA	92.079	90.719	89.346
CU	CUENCA	18.908	18.629	18.347
GE	GERONA	101.112	99.619	98.111
GR	GRANADA	65.145	64.183	63.211
GU	GUADALAJARA	18.506	18.233	17.957
SS	GUIPUZCOA	106.996	105.416	103.820
H	HUELVA	33.492	32.998	32.498
HU	HUESCA	37.071	36.524	35.971
J	JAEN	52.645	51.868	51.082
LE	LEON	56.589	55.753	54.909
L	LERIDA	67.968	66.965	65.951
LO	LOGROÑO	30.793	30.339	29.879
LU	LUGO	30.680	30.227	29.770
M	MADRID	921.020	907.421	893.681
MA	MALAGA	101.060	99.568	98.060
MU	MURCIA	120.893	119.108	117.304
NA	NAVARRA	78.319	77.163	75.994
OR	ORENSE	30.686	30.233	29.775
O	OVIEDO	146.827	144.659	142.469
P	PALENCIA	24.060	23.705	23.346
GC	LAS PALMAS	74.123	73.029	71.923
PO	PONTEVEDRA	80.259	79.074	77.877
SA	SALAMANCA	42.134	41.512	40.884
TF	ST. CRUZ TENERIFE	72.099	71.034	69.959
S	SANTANDER	72.718	71.644	70.560
SG	SEGOVIA	17.992	17.726	17.458
SE	SEVILLA	182.356	179.663	176.943
SO	SORIA	13.078	12.885	12.690
T	TARRAGONA	77.438	76.295	75.140
TE	TERUEL	15.033	14.811	14.587
TO	TOLEDO	39.764	39.177	38.584
V	VALENCIA	285.776	281.556	277.293
VA	VALLADOLID	58.740	57.872	56.996
BI	VIZCAYA	164.217	161.792	159.342
ZA	ZAMORA	20.905	20.597	20.285
Z	ZARAGOZA	103.450	101.922	100.379
CE	CEUTA	11.484	11.315	11.143
ML	MELILLA	11.359	11.191	11.021

CANJE DE PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

En relación con los Permisos de Circulación y placas de matrícula cuyos canjes procedía haberse realizado dentro del pasado mes de **Noviembre**, y no se hicieron, este Club comunica a sus socios, que siempre que el canje se realice dentro del mes de **Diciembre**, solamente devengarán tasas por este concepto, sin ser de aplicación sanción alguna por este retraso.



GARAJE INGLES

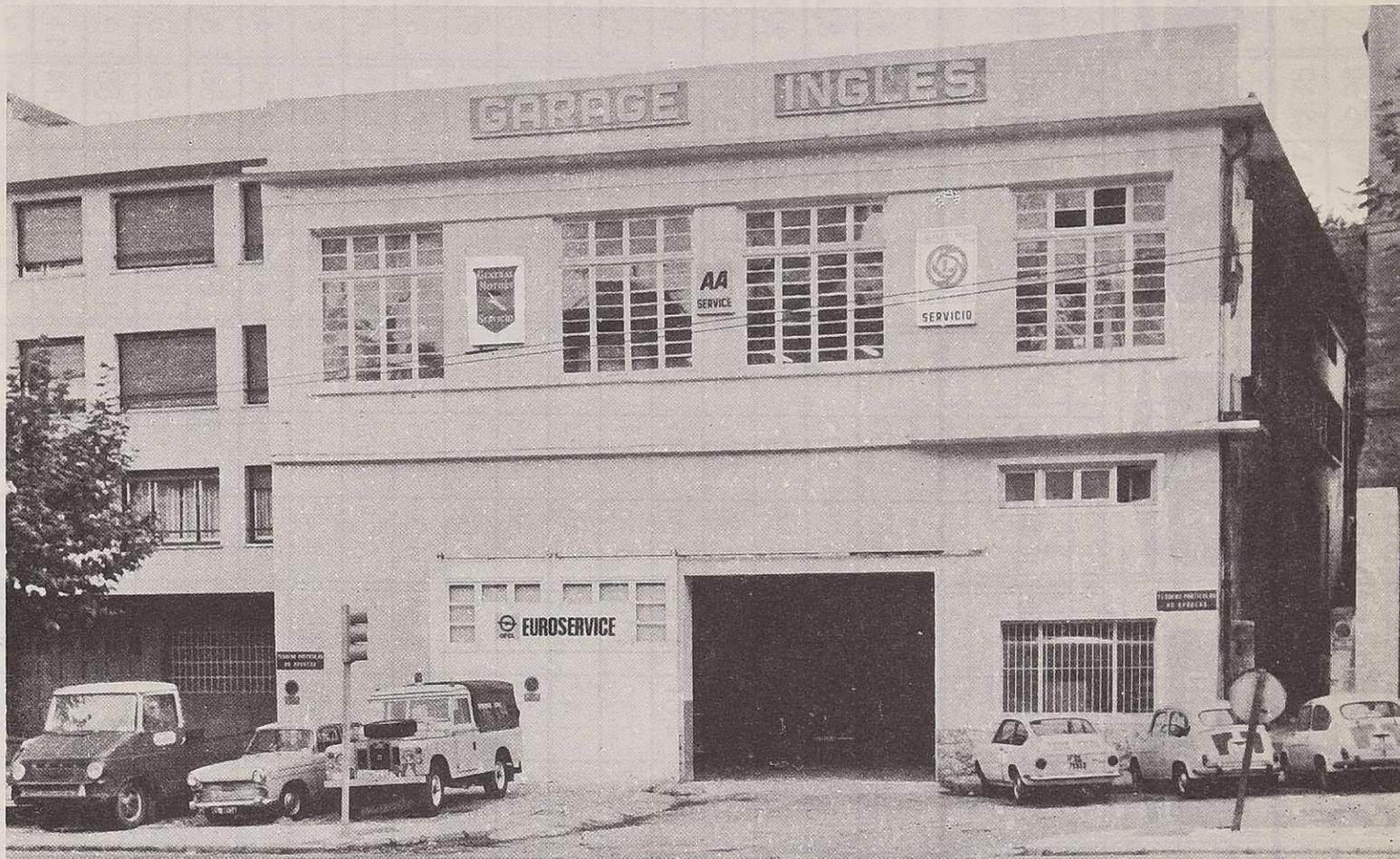
MIGUEL COCA

AVENIDA ALCALDE ELOSEGUI, 75
BIDEBIETA (Frente al Cruce de San Pedro)
TELEFONOS: URGENCIA 423317 y 397940 - 397941
SAN SEBASTIAN



SERVICIO

TRIUMPH



CONDUCTOR: Cara a los desapacibles meses de invierno haga reparar su coche para tan cruda estación. Le aconsejamos hacer las siguientes revisiones para evitar contratiempos.

- 1.º — Una buena limpieza y pintura de bajos.
- 2.º — Una puesta a punto del motor y un control de su batería, motor de arranque, dinamo, limpia-cristales y luces.
- 3.º — Control eficaz de su sistema de frenos, dirección, amortiguadores y ruedas.
- 4.º — Colocación de anticongelante.

Haciendo estas periódicas revisiones Vd. evitará desagradables y costosas averías en la carretera.

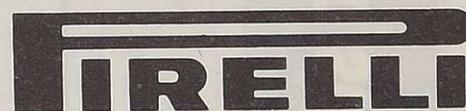
El **Garage INGLES**, por su larga experiencia, está en condiciones de ofrecerle estos Servicios, con plena garantía y a los mejores precios.

Y si a pesar de tomar dichas precauciones, Vd. necesita ayuda, estamos a su entera disposición para solucionar su problema con un sistema de remolque y transporte así como de un coche-taller. Recuerde estos teléfonos: **URGENTES Y FESTIVOS, 423317 — NORMALES, 397940 — 397941**, y después de recordarlos le deseamos no llegue a necesitarlos.

AMORTIGUADORES - FRENOS - DIRECCIONES - RUEDAS



Firestone



MICHELIN

PARA LA NIEVE Y EL HIELO

ESPECIALIDAD EN MONTAJE DE RUEDAS DE CLAVOS Y TODO TERRENO

COSTE POR KILOMETRO DE TODOS LOS MODELOS ESPAÑOLES

He aquí un estudio exhaustivo realizado por "Autopista" sobre el coste por kilómetro de todos los modelos españoles. A este resultado ha llegado la citada revista después de un amplio estudio económico y estimativo de cada parte del vehículo.

Gastos fijos anuales

AUTOMOVILES SOMETIDOS A ESTUDIO ECONOMICO



Coste por kilómetro, sin incluir depreciación ni intereses del capital, considerando a fondo perdido la compra del coche

Seguro obligato- rio	Tasa municipal	Tenencia y Disfrute	Intereses capital	TOTAL	1973														
					10.000	20.000	30.000	10.000	20.000	30.000	10.000	20.000	30.000						
1.112	350	—	8.716	10.178	4,45	3,01	2,53	3,63	2,60	2,28	3,52	2,55	2,24	3,36	2,49	2,24	1,73	1,55	1,51
1.112	350	—	9.616	11.078	4,75	3,18	2,65	3,85	2,73	2,37	3,73	2,67	2,33	3,55	2,61	2,33	1,75	1,57	1,52
1.327	350	800	10.210	12.687	5,10	3,39	2,82	4,15	2,91	2,52	4,02	2,85	2,48	2,83	2,78	2,48	1,92	1,67	1,62
1.327	350	800	10.906	13.383	5,34	3,52	2,91	4,32	3,01	2,59	4,18	2,94	2,55	3,98	2,87	2,55	1,93	1,69	1,62
1.327	700	1.050	12.619	15.696	6,12	4,01	3,30	4,94	3,42	2,94	4,78	3,34	2,89	4,55	3,26	2,89	2,18	1,89	1,82
1.327	700	900	11.902	14.289	5,82	3,82	3,16	4,70	3,27	2,81	4,56	3,19	2,76	4,34	3,12	2,76	2,10	1,82	1,76
1.327	700	1.050	13.393	16.470	6,71	4,47	3,72	5,46	3,84	3,33	5,29	3,56	3,28	5,04	3,68	3,27	2,53	2,22	2,14
1.327	700	1.050	15.087	18.164	7,29	4,79	3,96	5,88	4,08	3,52	5,79	3,99	3,46	5,51	3,90	3,46	2,63	2,26	2,18
1.112	200	—	8.031	9.343	3,84	2,51	2,07	3,09	2,14	1,84	2,99	2,09	1,81	2,84	2,04	1,81	1,33	1,17	1,13
1.112	200	—	9.613	10.925	4,93	3,36	2,84	4,03	2,91	2,73	3,91	2,85	2,52	3,73	2,79	2,52	1,93	1,75	1,71
1.112	350	—	11.365	12.827	5,45	3,61	2,99	4,38	3,07	2,67	4,24	3, —	2,61	4,03	2,93	2,61	1,90	1,69	1,65
1.112	350	—	11.782	13.244	5,59	3,68	3,05	4,48	3,13	2,70	4,34	3,05	2,65	4,11	2,98	2,65	1,90	1,70	1,66
1.112	350	—	10.958	12.420	5,40	3,62	3,03	4,37	3,10	2,71	4,24	3,04	2,66	4,03	2,97	2,66	1,97	1,78	1,74
1.327	350	800	16.471	18.948	7,67	4,90	4,11	6,13	4,22	3,62	5,92	4,12	3,56	5,61	4,02	3,56	2,53	2,23	2,17
2.292	1.500	4.600	33.151	41.543	14,97	9,47	7,64	11,86	7,92	6,68	11,45	7,72	6,54	10,83	7,51	6,54	4,62	3,91	3,74
2.292	1.500	4.600	34.228	42.620	15,25	9,60	7,70	12,04	7,99	6,70	11,61	7,77	6,58	10,97	7,56	6,56	4,56	3,84	3,69
2.292	1.500	4.600	37.905	46.297	16,70	10,43	8,40	13,05	8,70	7,30	12,67	8,46	7,14	11,96	8,23	7,14	5,33	4,43	4,29
1.112	350	—	8.654	10.116	4,38	2,96	2,49	3,58	2,56	2,25	3,47	2,50	2,20	3,30	2,45	2,20	1,68	1,51	1,47
1.112	350	—	9.488	10.950	4,67	3,11	2,60	3,78	2,67	2,33	3,66	2,60	2,28	3,49	2,56	2,28	1,71	1,52	1,48
1.327	350	800	11.026	13.503	5,68	3,84	3,22	4,64	3,32	2,90	4,50	3,25	2,85	4,30	3,18	2,85	2,23	1,99	1,93
1.327	350	800	11.114	13.591	5,71	3,85	3,23	4,66	3,33	2,91	4,52	3,26	2,86	4,32	3,19	2,86	2,23	1,99	1,93
1.327	350	800	11.406	13.973	5,74	3,83	3,19	4,66	3,29	2,86	4,52	3,22	2,81	4,30	3,15	2,81	2,15	1,90	1,84
1.327	700	900	12.837	15.764	6,24	4,10	3,39	5,04	3,50	3, —	4,88	3,42	2,96	4,64	3,34	2,96	2,23	1,94	1,81

1.327	700	900	12.837	15.764	Renault 8-TS.....	6,24	4,10	3,39	5,04	3,50	3,--	4,88	3,42	2,96	4,64	3,34	2,96	2,23	1,94	1,87
1.327	700	1.050	13.758	16.835	Renault 12.....	6,62	4,33	3,57	5,33	3,69	3,17	5,16	3,60	3,11	4,90	3,52	3,11	2,33	2,03	1,96
1.327	700	1.050	15.089	18.166	Renault 12-F.....	7,10	4,60	3,76	5,68	3,89	3,32	5,50	3,80	3,26	5,21	3,70	3,26	2,39	2,06	1,99
1.327	700	1.050	15.207	18.284	Renault 12-S.....	7,25	4,73	3,89	5,82	4,02	3,45	5,63	3,92	3,38	5,35	3,83	3,38	2,50	2,18	2,10
1.327	700	1.050	15.344	18.421	Renault 12-SLE.....	7,30	4,76	3,91	5,86	4,04	3,46	5,67	3,94	3,40	5,38	3,84	3,40	2,50	2,18	2,10
1.597	700	1.050	21.738	25.085	Renault Alpine 1300.....	9,45	5,91	4,74	7,41	4,91	4,11	7,14	4,76	4,02	6,73	4,63	4,02	2,66	2,27	2,18
1.112	350	--	7.298	8.760	Seat 600-E.....	3,79	2,57	2,16	3,10	2,22	1,95	3,01	2,18	1,92	2,87	2,13	1,92	1,50	1,34	1,30
1.112	350	--	7.592	9.054	Seat 600-E Descapotable.....	3,88	2,62	2,20	3,17	2,26	1,98	3,08	2,22	1,95	2,93	2,17	1,95	1,51	1,35	1,31
1.112	350	--	7.592	9.054	Seat 600-L.....	3,88	2,62	2,20	3,17	2,26	1,98	3,08	2,22	1,95	2,93	2,17	1,95	1,51	1,35	1,31
1.112	350	--	8.349	9.811	Seat 850 Berlina Normal.....	4,22	2,94	2,48	3,54	2,55	2,24	3,41	2,50	2,20	3,28	2,44	2,20	1,72	1,54	1,50
1.112	350	--	9.221	10.683	Seat 850 Normal 4 Puertas.....	4,62	3,11	2,61	3,76	2,67	2,34	3,64	2,62	2,30	3,47	2,56	2,30	1,74	1,50	1,53
1.112	350	--	9.429	10.891	Seat 850 Especial.....	4,73	3,18	2,67	3,84	2,74	2,40	3,73	2,68	2,36	3,55	2,63	2,36	1,78	1,60	1,56
1.112	350	--	10.064	11.526	Seat 850 Especial 4 Puertas.....	4,94	3,30	2,76	4,--	2,83	2,46	3,88	2,77	2,42	3,69	2,70	2,42	1,80	1,61	1,57
1.112	350	--	10.609	12.071	Seat 850 Especial 4 Puertas Lujo	5,13	3,40	2,83	4,13	2,91	2,52	4,--	2,84	2,48	3,80	2,77	2,48	1,82	1,62	1,58
1.327	350	800	10.725	13.202	Seat 127.....	5,42	3,63	3,03	4,41	3,12	2,71	4,28	3,06	2,67	4,08	2,99	2,67	2,07	1,82	1,77
1.327	350	800	10.852	13.329	Seat 127 3 Puertas.....	5,46	3,65	3,04	4,45	3,14	2,73	4,31	3,07	2,68	4,11	3,--	2,68	2,07	1,83	1,77
1.327	700	900	12.478	15.405	Seat 124-D Berlina.....	6,08	3,99	3,29	4,91	3,40	2,93	4,76	3,33	2,88	4,52	3,25	2,88	2,19	1,90	1,82
1.327	700	900	14.074	17.001	Seat 124-D Berlina Lujo.....	6,62	4,28	3,50	5,30	3,62	3,09	5,13	3,54	3,04	4,86	3,45	3,04	2,23	1,92	1,85
1.327	700	900	13.565	16.492	Seat 124-D 5 Puertas.....	6,45	4,19	3,44	5,18	3,55	3,04	5,01	3,47	2,98	4,76	3,38	2,98	2,21	1,91	1,84
1.917	700	900	14.368	17.885	Seat 124-LS.....	6,95	4,56	3,76	5,63	3,89	3,34	5,45	3,80	3,28	5,18	3,71	3,28	2,48	2,15	2,07
1.327	700	1.050	15.367	18.444	Seat 1430.....	7,34	4,79	3,94	5,90	4,07	3,49	5,70	3,97	3,43	5,42	3,87	3,43	2,54	2,21	2,12
1.327	700	1.050	16.101	19.178	Seat 1430 5 Puertas.....	7,56	4,90	4,01	6,05	4,14	3,54	5,85	4,04	3,47	5,55	3,94	3,47	2,53	2,19	2,12
1.327	700	1.050	17.307	20.384	Seat 1430 Special 1600.....	8,27	5,43	4,48	6,65	4,62	3,98	6,43	4,51	3,91	6,11	4,40	3,91	2,87	2,52	2,45
1.917	700	1.350	26.798	30.765	Seat 124 Sport 1800.....	11,61	7,28	5,83	9,10	6,02	5,05	8,77	5,85	4,94	8,26	5,68	4,94	3,24	2,78	2,68
1.917	700	1.050	21.642	25.309	Seat 132 1600.....	9,90	6,37	5,19	7,88	5,36	4,56	7,61	5,22	4,47	7,20	5,09	4,47	3,14	2,74	2,65
1.917	700	1.050	22.817	26.484	Seat 132 1600 Lujo.....	10,29	6,57	5,34	8,15	5,50	4,67	7,86	5,36	4,58	7,44	5,22	4,58	3,16	2,74	2,65
1.917	700	1.350	24.580	28.547	Seat 132 1800.....	10,93	6,93	5,60	8,62	5,77	4,88	8,32	5,62	4,77	7,86	5,47	4,77	3,25	2,80	2,70
1.327	350	--	9.369	11.046	Simca 900.....	4,76	3,22	2,70	3,88	2,78	2,43	3,77	2,77	2,39	3,59	2,66	2,39	1,84	1,64	1,60
1.327	350	--	9.907	11.584	Simca 900 Special.....	5,03	3,40	2,86	4,10	2,94	2,60	3,98	2,88	2,53	3,79	2,81	2,53	1,94	1,74	1,69
1.327	350	800	11.104	13.581	Simca 1000-GLS.....	5,56	3,71	3,09	4,52	3,19	2,77	4,38	3,12	2,72	4,17	3,05	2,72	2,09	1,85	1,79
1.327	350	800	11.447	13.924	Simca 1000-S.....	5,68	3,77	3,14	4,61	3,24	2,80	4,46	3,17	2,75	4,25	3,09	2,75	2,10	1,85	1,80
1.327	700	900	13.405	16.332	Simca 1200-GL.....	6,39	4,15	3,40	5,13	3,53	3,02	4,70	3,44	2,96	4,71	3,36	2,96	2,13	1,90	1,83
1.327	700	900	14.130	17.057	Simca 1200-GLE.....	6,63	4,29	3,50	5,31	3,62	3,09	5,13	3,54	3,03	4,88	3,45	3,03	2,22	1,92	1,84
1.327	700	1.050	15.119	18.196	Simca 1200-S.....	7,32	4,81	3,97	5,90	4,10	3,53	5,71	4,01	3,47	5,43	3,91	3,47	2,59	2,27	2,20

**LOS "SEGUNDA MANO"
son más caros en FRANCIA**

ITALIA

COCHES USADOS A BAJO PRECIO

— España: Cotización intermedia

El mercado de automóviles de segunda mano se ha convertido en uno de los más prósperos y florecientes en casi todos los países desarrollados, hasta el punto de que los "segunda mano" en buen estado son bastante codiciados por los profesionales de la compra-venta. La oferta es grande y la demanda mayor aún.

Este mercado registra notables diferencias de un país a otro. Para demostrarlo hemos decidido tomar como ejemplo las cotizaciones de cinco modelos de automóviles 1972 en dos países europeos altamente desarrollados desde el punto de vista del motor: Francia e Italia, y comparar los precios en estos países con los alcanzados por estos mismos automóviles (todos ellos de fabricación nacional) en España. Se trata del "Mini" 850, Fiat 124 (equiparable al Seat 124), Simca 1.000 GL, Citroen Dyane 6 y Renault 12 S. Todos los modelos de 1972, tratándose, por tanto, de automóviles de segunda mano, pero bastante nuevos.



Lo primero que se descubre en esta comparación de precios es que las cotizaciones de los automóviles usados alcanzadas en Francia son notablemente superiores a las de Italia y España en todos los modelos (naturalmente, estamos usando valores absolutos, sin fijarnos en el índice del coste de vida). Por el contrario, Italia, aparece como el "paraíso" del comprador, con precios, sorprendentemente baratos. El medio, España, si bien las cotizaciones se acercan más a las italianas que a las francesas, al menos para estos cinco "coches del Mercado Común", muy extendidos todos ellos por Europa.

PRECIOS ALTOS

Una ojeada a los precios alcanzados por los automóviles usados en Alemania o Gran Bretaña nos convence de que Italia y España siguen siendo países relativamente "baratos" para el comprador. Así, por ejemplo, en Inglaterra, un R-12 TL de 1972 se vende por el equivalente a 145.000 pesetas, y un Fiat 124 de la misma época, en 123.000 pesetas, al cambio actual.

En España no se alcanzan cotizaciones muy elevadas, pero los coches usados se venden bien, especialmente si tenemos en cuenta que, en no pocas ocasiones, los modelos nuevos son también más baratos que en otros países. La fluidez del mercado de ocasión nos proporciona cierta tranquilidad a la hora de adquirir un coche nuevo, ya que tendremos prácticamente asegurada una buena reventa.

¿Hasta cuándo durará este apogeo del coche usado? Se puede prever que el mercado del automóvil de ocasión irá a más, dado que los usuarios cambian con más frecuencia del modelo y, por tanto, los automóviles nuevos pasan a ser de segunda mano cuando todavía son jóvenes. Este fenómeno, por otro lado, repercute en la seguridad de todos.

MOTOR PRESS

PRECIOS MODELOS 1972 (EN MILES DE PESETAS)

	DYANE 6	FIAT 124	SIMCA 1.000 GL	"MINI" 850	RENAULT 12 S
ITALIA	50/60	90/99	60/70	70/75	97/102
FRANCIA	97	128	91	92	135
ESPAÑA	76	100	86	74	115

Factores concretos de la seguridad vial

LOS LIMITES KILOMETRICOS DEL SUEÑO

Para resolver el problema de la seguridad en carretera son necesarias muchas más operaciones de las que pudiera parecer a primera vista. No existen recetas infalibles ni se puede arbitrar ningún recurso que, de la noche a la mañana, permita confeccionar estadísticas verdaderas con porcentajes de auténtica reducción.

El camino de la seguridad es más largo todavía que la distancia recorrida al año por el todavía reducido parque automovilístico español (doscientos mil viajes de ida y vuelta a la Luna).

En estos momentos está de moda cargar al conductor la mayor parte de la culpa de los accidentes que se producen en el mundo. No cabe duda de que el factor humano es importante. Junto a factores de peligrosidad permanente se dan otros de carácter pasajero. Todos ellos constituyen un volumen respetable y decisivo. Desde la falta de conocimientos, hasta la ineptitud física o psíquica, pasando por las distracciones, la fatiga, los vicios adquiridos, la negligencia, la falta de reflejos o el sueño, podríamos confeccionar una relación casi interminable de causas de siniestro achacables a los conductores. Basta saber que el 1,30 por 100 de los accidentes que se producen a lo largo de un año (porcentaje bastante regular a lo largo de 4 años) en España son debidos al sueño, fenómeno tan corriente, tan humano, del que tanto saben los camioneros, profesionales por lo general bien preparados y que no suelen arriesgar la vida tontamente.

UN FAMOSO TRIANGULO

Agrupando las causas de accidentes con víctima en carretera puede formarse un triángulo, en cuyos vértices figuran conductor, carretera y coche. El conductor, con sus infracciones, produjo en 1972 el 88,97 por 100 de los accidentes de carretera con víctimas. El 14,06 se atribuyó también a los conductores, a sus distracciones, indisposiciones momentáneas, bebida o estupefacientes (menos del 1 por 100), cansancio y sueño. La impericia es más difícil de reducir a números, pero todos sabemos bastante de este peligro, tan real como mortífero y escurridizo a la hora de las responsabilidades.

Al estado del vehículo se le atribuye alrededor de un 5 por 100 de la responsabilidad. Algunas veces se dan fallos mecánicos al margen de la intervención del hombre; pero las máquinas suelen responder casi siempre con arreglo al trato que se les proporciona, superándose inverosímilmente en circunstancias de auténtico abandono. Con arreglo al estado actual de la técnica, el porcentaje de fallos peligrosos de los coches resulta casi despreciable.

LA CARRETERA

También es muy difícil atribuir a la carretera porcentajes desligados de la conducta del hombre y de la del coche. De hecho, las condiciones del camino recorrido pueden originar muchos accidentes de forma directa o indirecta. Un bache exagerado, una curva cerrada y sin peralte, la carencia de una señal o su mala situación, los estrechamientos, los pasos a nivel, la carencia de señalización vertical en momentos de mala visibilidad, los tramos deslizantes, la falta de protección en puntos peligrosos... Hay muchísimo que hacer todavía en materia de carreteras y de señalización, la carretera es uno de los protagonistas de primera línea en el plano de la seguridad del automóvil. Lo mismo que no se puede educar y enseñar a los conductores de la noche a la mañana, tampoco se puede hacer que todas las carreteras ofrezcan condiciones óptimas para el tráfico. No son los costos de acondicionamiento el problema más grave. Un plan auténticamente a la altura del futuro circulatorio resolvería mucho; pero, de momento, hay que insistir en el aspecto organizativo. Señalización mejor y más oportuna, remedios (tramos de cuatro carriles y de tres) para evitar caravanas, carreteras de circunvalación en pueblos de paso casi circense (más difícil todavía)... la carretera es un factor de seguridad que podría ganar mucho coordinando todas esas competencias que muchas veces nos hacen mover la cabeza con signo dolido y casi desesperado.

LIMITES DEL SUEÑO

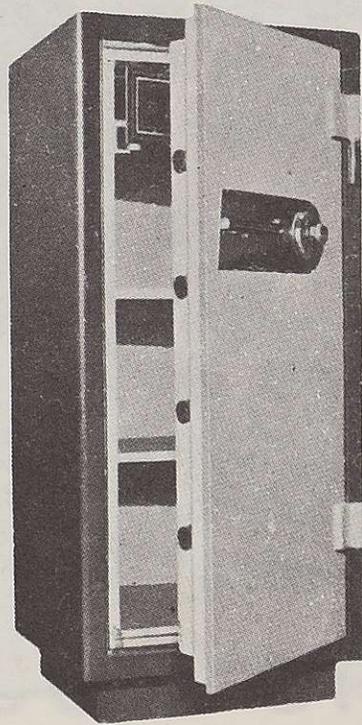
El coche no se duerme, la carretera sigue con sus "escalones laterales" hasta que los recursos económicos y el tiempo permitan su "estabilización". Quien lleva camino de dormirse es el conductor. Naturalmente, sabemos que está inclinado a ello, pero es que además, en el vértice superior del triángulo de la seguridad está la sensación humana de sentirse libre, de poder aguzar los sentidos para superar toda clase de dificultades mecánicas o del camino. La frontera del sueño está entre los 80 y los 100 Km. por hora, más o menos. Por eso los camioneros, además del cansancio que imponen sus jornadas laborales, suelen dormirse circulando precisamente a los 80 ó 100 Km. por hora, que permiten al llanear sus motores sobrecargados. El hombre, a la cabeza de los errores, pero elemento fundamental del tráfico, necesita superar esa velocidad de "adormidera" para que sus facultades despiertas rindan al máximo y proporcionen, por añadidura, la seguridad deseada.



EN URDANIBIA
(FRENTE AL CAMPO DE GOLF)

TELEFONO: 61 76 51

IRUN



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY
BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048

SAN SEBASTIAN

VIAJE TAMBIEN EN INVIERNO

JAPON, HONG-KONG y BANGKOK

16 días. Salidas: 11 de Febrero y 11 de Marzo 1974

Precio por persona: 56.650 ptas.

**MUNDI
COLOR**

IBERIA



UN ABANICO DE MARAVILLOSOS VIAJES
CON ESTANCIA DE UNA SEMANA EN:

LONDRES	PTAS. 5.500,—
PARIS	" 8.725,—
ITALIA	" 10.550,—
PORTUGAL	" 7.520,—
GRECIA	" 14.850,—
MADEIRA	" 13.750,—
SUIZA	" 13.870,—
MARRUECOS	" 5.765,—

AFRICA DEL SUR	- 16 días	PTAS. 52.300,—
NUEVA YORK	- 9 "	" 19.350,—
MEJICO	- 12 "	" 38.100,—
FLORIDA	- 9 "	" 29.400,—
BRASIL	- 12 "	" 40.600,—
BRASIL-ARGENTINA	- 15 "	" 52.400,—

INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS·LITS//COOK

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

SAN SEBASTIAN

C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo



VOLKSWAGEN Y FORD en apuros

¿CRISIS EN LA INDUSTRIA ALEMANA DEL AUTOMOVIL?

El año pasado no fue precisamente bueno para la industria automovilística alemana: se fabricaron casi 4.200.000 automóviles y camiones ligeros, lo que supuso un descenso del 3,5 por ciento con respecto al año anterior. Alemania, en cabeza todavía entre los fabricantes europeos, puede perder su cetro.

A la vista de los resultados del pasado ejercicio, los dirigentes de la industria germana del automóvil tratan de acelerar para recuperar el tiempo perdido. Muchos expertos consideran a los impuestos responsables de la mayor parte de la culpa, pero, existen además otras causas. La preocupación es grande, porque el sector del automóvil se ha convertido en uno de los principales del país y un retroceso en este campo podría significar un descalabro notable para la industria en general.

La firma más afectada ha sido la Volkswagen. La fábrica de Wolfsburg, la mayor de Europa, registró un descenso del 9,7 por ciento en su producción y además cedió a Opel el primer puesto por lo que a ventas domésticas se refiere. Igualmente, la Volkswagenwerk se enfrenta con problemas de cara a la exportación. El célebre "escarabajo" se sigue vendiendo bien en Estados Unidos (casi medio millón al año), pero la competencia con otras firmas europeas, para no hablar de las japonesas, se agudiza cada día más: el mercado USA se endurece.

Por su parte, la Ford germana también registró un descenso del 9,2 por ciento en su producción. Frente a estas cifras pesimistas destacan las leves ganancias de Porsche, Daimler-Benz (fabricante del "Mercedes"), BMW, Audi NSU (filial de Volkswagenwerk) y Opel.

POCA AYUDA ESTATAL

Dos revaluaciones del marco alemán y la reciente devaluación del dólar han contribuido en no poca medida a configurar los "números rojos" de 1972, para la industria del motor alemana, una industria que está acostumbrada a exportar la tercera parte de su producción, y cuyo principal cliente es, precisamente, los Estados Unidos.

Por otra parte, la República Federal se enfrenta con un "Colonialismo automovilístico" que empieza a ser alarmante: de los "cinco grandes" del motor alemán, dos son subsidiarias de firmas extranjeras: Opel (General Motors) y Ford. A esto hay que añadir un naciente "peligro amarillo", ya no sólo en cuanto a rival exportador, sino a causa de su aún escasa, pero siempre creciente, penetración en el mercado interior.

Por si el panorama no fuese suficientemente sombrío, a todo esto hay que añadir un cierto despego de las autoridades federales por su propia industria automovilística. El próximo 1 de julio entrará en vigor un nuevo impuesto sobre los carburantes. Las ganancias

precedentes de dicho impuesto no serán, como pudiera creerse, invertidas en el mejoramiento de carreteras y otras obras públicas similares, sino... en el mejoramiento de los ferrocarriles. Es de destacar que la Volkswagen, por ejemplo, ha pasado de ser una empresa estatal, a depender solamente en un 36 por ciento del Estado.

...Y, AL FINAL, OPTIMISMO

Pese a todas estas consideraciones pesimistas, los rectores de la industria automovilística germana encuentran aún ánimo para mostrarse optimistas. Así, Rudolf Leiding, máximo responsable de Volkswagen, se declara "genuinamente optimista" con respecto al año 1973, y en términos semejantes se han proclamado otros muchos cuando han sido preguntados.

Por lo que se refiere a Volkswagen, tiene puestas sus esperanzas en el "Audi 80" (que pronto se venderá también bajo la marca VW) y en el nuevo modelo, que aparecerá en el mes de septiembre: el EA 400, del que se ha dicho que no será el sucesor del "escarabajo" —el cual, por otro lado, seguirá fabricándose "durante muchos años" todavía, según Leiding.

En un plano general, se destaca que cada vez se venden más coches nuevos en Alemania. Los germanos, grandes aficionados al coche, aprecian enormemente las ventajas del vehículo nuevo: mientras en 1971 solamente el 55 por ciento de los alemanes compraron automóvil nuevo, un año después esta proporción se elevó al 61 por ciento. Por el contrario, la "edad comercial" de los coches de segunda mano se está acortando cada vez más.

MOTOR PRESS



MASAJISTA CORPORAL DIPLOMADO

- *MASAJE CORPORAL LOCAL Y GENERAL
- *OBESIDAD
- *CELULITIS
- *TORTICOLIS

- *REUMATISMO
- *CIATICA
- *FRACTURAS
- *ESTREÑIMIENTO

José M.^a Gorricho

Particular de Sagües, 1 - 1.º A - Teléfono 428199
SAN SEBASTIAN



SEGURIDAD A LA ESPAÑOLA

— Medidas políticas en las dos orillas del Atlántico

— Necesitamos soluciones viables

Europa entera se sobresaltó al conocer las draconianas normas dictadas hace tres años por la N.H.T.S.A. (National Highway Transport Safety Administration) de los Estados Unidos. Los observadores atribuyeron a tal despliegue de exigencias una finalidad defensiva de tipo económico-autárquico. Los coches que se fabricasen con arreglo a las normas tipo ESV (vehículo experimental de seguridad) costarían alrededor de un 50% más que los construidos actualmente.

También los técnicos encontraron rápidamente un serio punto flaco del programa. No servía en absoluto para los automóviles europeos, ya que se había confeccionado teniendo en cuenta los modelos americanos, de peso y potencia dos, tres y cinco veces mayores que los nuestros. Pero, además de este gravísimo defecto, que le inutilizaba para su proyección a escala mundial, el ESV contempla un dudoso tipo de seguridad pasiva. ¿Qué pasaría cuando colisionasen un "tanque" USA y un sencillo vehículo europeo, tipo 2 CV, para viajar pacífica y económicamente? Pronto se distinguió entre la seguridad activa europea y la pasiva americana. Esta última es la que se hace referencia al coche, a su resistencia al impacto recibido, al margen de las condiciones preventivas del coche, motor ágil, frenos enérgicos, buenos faros, neumáticos adherentes, dirección precisa, etc. ¿Todo se puede resolver "atrincherándose", mientras se espera un golpe "inevitable"? Se impondría una especie de "Ley de la jungla", con victoria del más fuerte, del más blindado, no del conductor más hábil ni del más prudente. La protección de un coche superpesado, además de gastos insoportables para muchísimos compradores particulares, llevaría consigo una automática despreocupación por la prudencia, por el manejo experto, por la adaptación a las condiciones de la carretera, por los daños al prójimo, etc. Y hay que decir que tal "protección" es relativa, ya que las pruebas efectuadas con el ESV se limitaban a

choques a unos 80 Km. por hora, sin garantizar nunca la supervivencia de los ocupantes en coches a velocidades superiores y hay que pensar que si los ESV, circulando a la modestísima velocidad de 45 Km/h. chocasen de frente, es como si cada uno chocara a 90 contra una pared. Podrían morir todos los ocupantes dentro de sus afamados "tanques de seguridad", con la conciencia de haber cumplido a rajatabla las 90 normas de la N.H.T.S.A.

EL MERCADO COMUN ATACA

Las advertencias americanas, a pesar de su carga política y sus defectos técnico-económicos no cayeron en saco roto, ni fueron tomadas a broma por los fabricantes del Mercado Común. Pero el ingenio del Viejo Continente demostró una y otra vez en París (1971), en Stuttgart (1972) y en Kyoto (1973) que la seguridad pasiva puede lograrse sin grandes planchas de acero, ni aumentos insoportables de consumo y potencia. Simplemente, sustituyendo la agresividad del coche ESV por la racional absorción de energía de otros prototipos suecos, franceses, italianos y alemanes.

El llamado "anillo de seguridad", logrado en los laboratorios de la casa Fiat, consigue mantener a los viajeros en un habitáculo protector, mientras el resto del automóvil deliberadamente puede deformarse con arreglo al impulso recibido. El límite experimental de esta seguridad pasiva, réplica feliz de la americana, se sitúa exactamente en torno a los 80 Km. hora de velocidad. Los ESV Mercedes (ESF 22), Volkswagen, Volvo 144 o Fiat 132 consiguen, de forma más inteligente, el mismo objetivo que propusieron los americanos. Resulta importante, además, evitar aristas agresivas en el tablero de instrumentos y disponer de dispositivos de aviso del estado del conductor (caso de la alcoholemia, por ejemplo), control de los amortiguadores, frenos de urgencia y avisadores de la adherencia de los neumáticos al piso por el que se circule.

Todas estas medidas son sólo parte de una serie propuesta con motivo de los estudios realizados a escala nacional o internacional. Todos ellos han revelado que para conseguir un mínimo incremento de seguridad

pasiva harían falta inversiones desproporcionadas. El informe Coquand, francés, cifraba en cien millones de francos la puesta en marcha de un programa a sufragar por la Delegación General de Investigación Científica y Técnica. Fiat, después de rigurosos estudios en sus laboratorios de Turín, realizados sobre los modelos 500, 128 y 124, llegó a mejoras importantes, pero cuyo costo fue estimado económicamente prohibitivo, juzgándose más correcto invertir el dinero en mejores carreteras. La seguridad ha de lograrse por todos los caminos posibles, pero sin pretender utopías y menos espejismos de sello ultramarino.

UN EJEMPLO DE SALIDA TANGENTE

Ante la evidencia de su inminente fracaso, los americanos se batieron claramente en retirada durante la Conferencia de Washington (1972), reconociendo de forma paladina, que los europeos han conseguido metas importantes siguiendo derroteros más lógicos. El informe del francés Michel Fryburg (Director del Instituto de Transportes), por ejemplo, sobre cinturones de seguridad, despertó interés en el mundo entero. Logró seguirle la pista a millares de accidentes para comprobar una disminución en el número de muertos (hasta seis veces menos), heridas menos graves, eficacia casi total en caso de vuelco, seguridad en la proyección del viajero por inercia... Fryburg recomendaba que se usase también cinturones en los asientos traseros. Consecuencia de sus estudios fue que los fabricantes montaron masivamente anclajes para dichos cinturones traseros.

Hasta aquí todo el mundo está de acuerdo. América y Europa se han unido para lograr un tráfico más seguro. Pero, mientras algunos países van dando pasos hacia la

meta posible, otros han querido buscar atajos que se revelaron contraproducentes. Es el caso de Francia con su limitación de velocidad. Sentirse seguro sólo por el hecho de rodar a 100 Kms. por hora de velocidad máxima sería tanto como hacerlo en un vehículo ESV.

Los accidentes no los evita el coche, los evita el conductor. Los programadores americanos ya se dieron cuenta de su fallo. Autoridades como el ministro francés Guichard o M. Dreyfus están contra la pretendida "solución". El mismo Gerondeau parece propicio a considerar parcialmente su tesis a la vista de los resultados y de la opinión mundial. Es posible que lo haga en los próximos meses. No puede descartarse una evolución de su pensamiento en momentos de una menor necesidad de "efectismo" político y de una mayor asimilación del sentido técnico de la medida.

Según escribía Ferruccio Bernabó en "La Stampa": "La seguridad — que será siempre un concepto relativo — es un deber sacrosanto: lo que hemos de ver es si el camino emprendido es el único justo y posible". Esto mismo podríamos decir los españoles al hablar del tema. Sería lamentable imitar medidas ya periclitadas de uno u otro lado del Atlántico sin buscar soluciones propias, adecuadas a nuestras circunstancias y al momento de la investigación en que nos encontramos, mucho más adelantados, por supuesto que cuando aparecieron las normas ESV o el intento de limitación de la libertad del conductor. Si en definitiva, todo depende del hombre, negar libertad al hombre, negarle responsabilidad es admitir el propio fracaso. Es creer que ya no se puede mejorar ni progresar en ningún aspecto. Afortunadamente, es al revés. A cada desafío, el hombre y la técnica se han superado. Y así seguirá siendo en este caso concreto de la seguridad.

GENERADORES DE AIRE CALIENTE

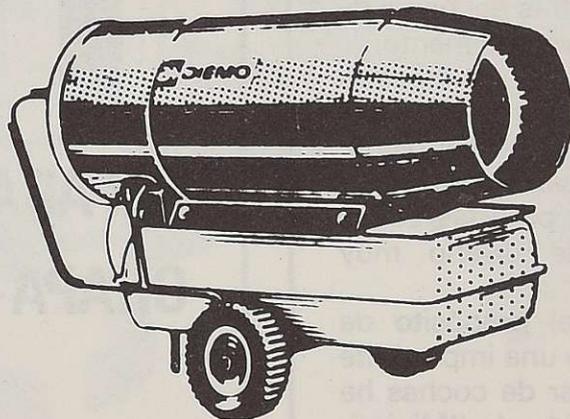
DIEMO

- A petróleo, gas-oil o propano.
- Portátiles, fijos o colgados.
- Directos o con cambiador de calor y chimenea.
- Manuales o automáticos.
- A motor eléctrico o de gasolina.

CALEFACCION de establos, gallineros y porquerizas.

SECADO de cereales, forrajes, leguminosas, tubérculos, frutos, maderas, tabaco, pimientos, pulpa de remolacha, plantas medicinales, obras, etc.

INVERNADEROS, aceleración y mejora de alimenticios y flores; modelo especial de CO₂.



Delegaciones en:

VITORIA:
F. LAFUENTE
Telf. 217.347

MONDRAGON:
Suministros Industriales UGARTE.
Telf. 792.300 - 1.995

EIBAR:
RICARDO TORRIENTE.
Telf. 751.867

ELGOIBAR:
Suministros IBAR.
Telf. 740.397

VERGARA:
LUIS LARRAÑAGA.
Telf. 762.978



**DISTRIBUCIONES
ARROTEGUI**

Teléfono 45.59.60

SAN SEBASTIAN

HACIA LOS AUTOMOVILES DE CIUDAD

Desde hace algún tiempo los salones del automóvil suelen ofrecer modelos experimentales de automóviles de ciudad o urbanos, que en ningún caso han llegado a fabricarse en serie, pero que denotan una preocupación de los fabricantes por poner en manos de sus clientes vehículos con el mayor número de ventajas posibles para moverse con la mayor comodidad dentro de las ciudades. Ahora, con el encarecimiento de los carburantes y hasta las posibles dificultades de abastecimiento, es indudable que esos mini-coches puedan llegar a constituir una absoluta necesidad. Y que los fabricantes les dediquen más atención y sobre todo más millones para llevarlos a la fabricación en serie.

De los últimos vehículos de este tipo, uno de los que ha causado más sensación, hasta el punto de haber sido la sorpresa del Salón de Londres, es el "Minissima", un coche urbano de cuatro asientos basado en el "Mini 850". Tiene tan sólo 2,28 metros de largo, esto es, las dos terceras partes de la longitud de un "Mini", y el vehículo ha sido un "ejercicio de diseño" de British Leyland, según el calificativo dado por la misma empresa.

Lo más notable del diseño es su configuración con una sola puerta posterior. Los dos asientos traseros están uno frente al otro, lo que permite que los pasajeros de los asientos delanteros pasen entre ellos, según trazado muy usual en las pequeñas embarcaciones de recreo.

Desde el punto de vista mecánico el "Minissima" monta componentes normales del "Mini 850" con transmisión automática AP. Los basidores auxiliares delantero y posterior del "Mini" con sus respectivos subsistemas, están montados de forma que proporcionan una distancia entre ejes de 1,49 metros, frente a los 2,03 metros del "Mini". El círculo de giro es de 5,39 metros.

Con la puerta montada en la parte posterior, el escape se hace por un tubo de cola que descarga frente a la rueda trasera derecha. El depósito de gasolina está bajo el asiento del pasajero delantero, con llenado por el lateral de la carrocería y también hay espacio bajo el pasajero para la rueda de repuesto.

Lleva instalada una caja de instrumentos tipo "Rover 2000" y a la derecha del conductor va la palanca automática selectora de la caja de cambios. El freno de mano está detrás del panel de control y está flanqueado por la radio montada verticalmente.

British Leyland asegura que el "Minissima" demuestra claramente un nuevo concepto inteligente en el transporte urbano y algo hay de cierto en ello, pues la ciudad, mejor dicho, las ciudades, ya no son aptas para los automóviles convencionales. Estos tienen que dejarse para viajar y para las zonas urbanas son precisos segundos coches de diseño muy específico. Y sobre todo más reducido.

British Leyland ha dicho que no tiene el propósito de dedicarse a la producción del "Minissima", pero una importante compañía internacional que se dedica al alquiler de coches ha anunciado que está dispuesta a pasar un pedido de "Minissima" por valor de cuatro millones de libras esterlinas si la B.L.M.C. cambia de parecer.

Los "Minissima", o cualquiera otros modelos de coches urbanos acabarán siendo una realidad.

Por otro lado, se encuentra siempre en estudio los coches eléctricos que nunca acaban de surgir. El enorme peso de los equipos de baterías, no acaba, técnicamente de reducirse. Las grandes figuras del automóvil no acaban de ver cómo se podrá llegar a la batería de peso ligero. Sin ello, el coche de ciudad sin motor de explosión o de combustión, no se ve posible. Por lo menos en un plazo corto.

EL SALON DEL AUTOMOVIL DE LONDRES

Como todos los años, cerrado el Salón del Automóvil de París, abre sus puertas el de Londres, en el que como tantos y tantos certámenes de esta clase son pocas las novedades auténticas que se ofrecen a los miles de visitantes; sin embargo, éstos no se ven defraudados porque siempre es grato pasar revista a los últimos modelos de coches, aunque en ellos no haya nada de revolucionario.

Pero en esta ocasión en el Salón de Londres ha habido sorpresa, a lo menos, y ésta la ha constituido un modelo deportivo "AC", con motor central.

El coche "AC" que alcanzó más fama fue el "Cobra", que en la década de los 60 tuvo gran salida tanto en el mercado internacional como en el inglés, siendo muy popular en Norteamérica.

Este nuevo "AC" tiene una carrocería de fibra de vidrio con refuerzos de seguridad incorporados en forma de doble T y su avanzado diseño incluye un motor de montaje transversal Ford de seis cilindros en V y 140 caballos al freno.

La transmisión es por una caja de cambios Hewland de cinco marchas, con una superdirecta que permite hacer los 40,7 kilómetros por hora, a 1.000 r.p.m. para una marcha de crucero fácil en carretera abierta.

Otros aspectos del coche son que ofrece faros retráctiles, semitecho corredizo, chasis monocasco y una suspensión independiente en las cuatro ruedas. Junto a los trenes de la suspensión monta barras antivuelco de acero tubular que protegen a los ocupantes en la eventualidad de un accidente. Con una longitud de 3,0734 metros, el nuevo "AC" incorpora un sistema de frenado con circuito doble y discos en las cuatro ruedas.

La "AC" hizo la presentación oficial de su nuevo coche a los periodistas en el día de la Prensa del Salón del Automóvil, esto es, el pasado día 16, y hay que decir que el coche ha tenido una buena acogida entre los informadores.

Por lo demás, el Salón de Earls Court se ha reducido a mejoras en los modelos ya conocidos, aunque eso sí, advirtiéndose en los fabricantes una creciente preocupación por hacer coches más seguros, tanto en los equipos de seguridad activa como pasiva, tratando así de que los accidentes tengan las menores consecuencias posibles para los usuarios de los automóviles.

carrocerías

TINO

REPARACION DE AUTOMOVILES CHAPA-PINTURA-GUARNECIDO

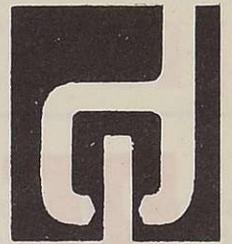


servicio de coche para el retorno del cliente

Barrio Igara (Junto a Gurelesa)
Teléfono 210708
SAN SEBASTIAN

Elimine la TIJERA de su Vehículo Articulado

Dispositivo de seguridad Antiplegado "Hope"



El plegado o tijera, en los vehículos articulados, se produce, normalmente, al frenar en pisos húmedos y deslizantes, las ruedas del semiremolque patinan, y la articulación se "pliega" por el pivote de amarre o King-Pin, sobreviniendo el accidente, grave en la mayoría de los casos.

El dispositivo de seguridad antiplegado HOPE, amortigua automáticamente el giro del semirremolque sobre la quinta rueda, cada vez que se utilizan los frenos. La potencia de esta amortiguación del giro, depende de la presión que el conductor ejerza sobre el freno, la cual, a su vez, depende de las condiciones de la carretera, y de la velocidad y peso del vehículo. El dispositivo JAMAS llega a bloquear totalmente la articulación entre tractor y semirremolque.

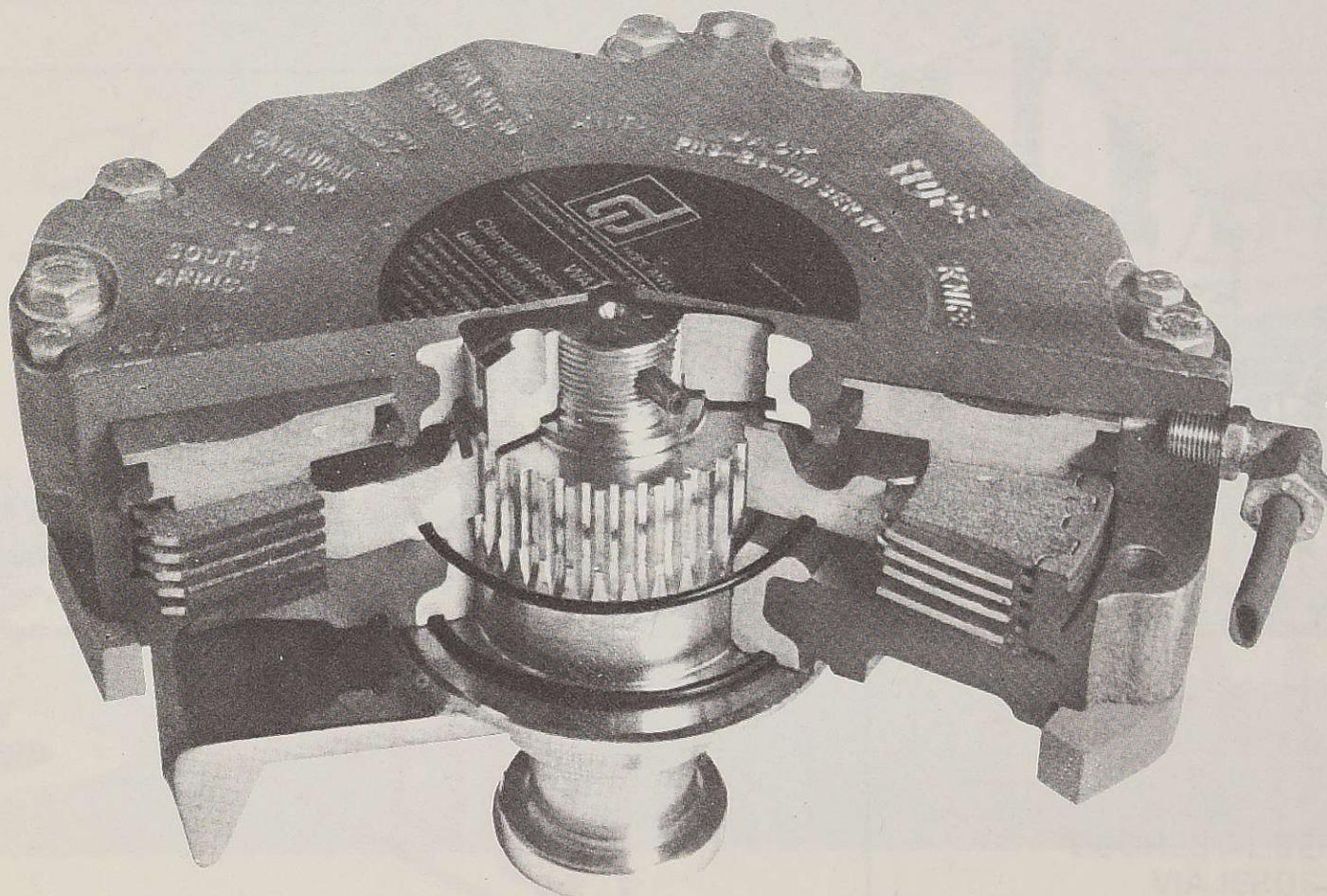
El mecanismo, básicamente, es un embrague neumático de varios discos.

La presión necesaria para que las zapatas de freno lleguen a tocar los tambores, es superior a la que necesita el dispositivo para entrar en funcionamiento; este detalle, MUY IMPORTANTE, permite que el dispositivo se accione ANTES de que se produzca el frenado sobre las ruedas, y por ello toda posible tendencia a la TIJERA queda eliminada, incluso antes de que empiece a producirse. El dispositivo deja de funcionar unos instantes después de que las zapatas se separen de los tambores.

El detalle anteriormente apuntado permite, con una leve presión sobre el pedal de freno, accionar el dispositivo sin necesidad de frenar el vehículo.

El dispositivo se instala bajo el suelo del semirremolque, por lo tanto no ocupa espacio de carga, pesa 35 kgs. y se instala fácilmente sustituyendo a King-Pin normal, en pocas horas.

Protegido por varias patentes, el dispositivo de seguridad antiplegado HOPE se vende en varios países: Sudáfrica, Bélgica, Holanda, U.S.A., Finlandia, Francia, Dinamarca, Australia, Japón, Inglaterra, etc.



Solicite catálogo
detallado



Dispositivo
de Seguridad
Antiplegado "HOPE"
(Patentado)



Por una mayor
seguridad
en el transporte
por carretera



COMATRASA

Iparraguirre, 8 - 2º - Teléfono 42 46 82
SAN SEBASTIAN

EN LA CARRETERA GENERAL SAN SEBASTIAN-IRUN
(pasado Rentería)

RESTAURANTE

LINTZIRIN

LE BRINDA SUS MODERNAS INSTALACIONES:

GRAN PARKING • CAFETERIA • BARRA AMERICANA

Solicite presupuestos para bodas, banquetes, despedidas, etc.



Y PARA SU COCHE...

SUPERTREN DE LAVADO RAPIDO

EL MAS MODERNO DE GUIPUZCOA

Y SUS SERVICIOS DE GASOLINERA, ENGRASE, ACCESORIOS

sucursal de autoelectricidad GABRIEL COCA

CARRETERA NACIONAL MADRID - IRUN - KM. 475 - RENTERIA TEL. 354.440

LOS SOVIETICOS QUIEREN UN COCHE

- El 124 modelo más popular
- El Moskvich, acusado de inseguro

Uno de los mayores deseos del ciudadano soviético es tener coche. La importancia del automóvil privado ha sido comprendida también útilmente por los dirigentes de la U.R.S.S.

La base de la motorización en la Unión Soviética se encuentra en Togliattigrad, donde, bajo supervisión Fiat, se montó una gran planta automovilística, que se espera produzca este año 600.000 unidades, casi el doble que el anterior, lo que demuestra el impulso que se está dando al sector. En la actualidad, el parque de vehículos de la Unión Soviética apenas llega a los siete millones. Una ciudad como Moscú, con casi ocho millones de habitantes, alberga sólo unos 300.000 automóviles privados...

Pero, ahora, de la mano del "Zhiguli" principalmente (fabricado en la planta Togliattigrad), la URSS quiere incorporarse a la época del automóvil privado, en su apogeo en los países occidentales. El "Zhiguli" es, en su concepción y líneas generales, una réplica del Fiat 124, que los ingenieros soviéticos determinaron era muy apropiado para las difíciles condiciones de las carreteras rusas. Sin embargo, la "versión soviética" ha sido reforzada teniendo en cuenta que, a veces, el coche debe desenvolverse en condiciones extremas: clima durísimo, carreteras sin asfaltar, con barro o heladas... El "Zhiguli" se fabrica en tres versiones: "2101" —normal—, "2102" —familiar— y "2103" —de lujo—. Todas ellas han perdido en agilidad y velocidad respecto al Fiat.

Togliattigrad, "La Turín soviética", como es llamada, a orillas del Volga, está concebida a imagen y semejanza de la factoría Fiat de Turín, aunque con las ventajas que supone el haber incorporado adelantos modernos. Pese a que ya cuenta con una producción anual sustanciosa, la planta soviética no ha podido, o no ha querido, abaratar el coste de sus vehículos. El equivalente a un 124 normal cuesta en la URSS alrededor de 450.000 pesetas, precio que no está al alcance de los comparativamente bien pagados trabajadores de la factoría, que ganan unas 15.000 pesetas al mes. Además, el comprador, una vez que ha conseguido ahorrar el dinero, debe esperar dos o más años hasta que le llegue el turno para que le sea entregado su coche. Después, a luchar con las carreteras, la falta de estaciones de servicio y talleres, etc.

Existen, además, otras fábricas automovilísticas "menores", como Volga y Moskvich. Este último ha querido ser una especie de "embajador" de la industria automovilística soviética. De hecho, las exportaciones de Moskvich a los más variados mercados del mundo marchan bastante bien, lo mismo que las del Lada —nombre que adopta el "Zhiguli" en el exterior—. Curiosamente, los exportadores prometen al posible cliente una entrega inmediata para el mismo modelo por el que, en la URSS, hay que esperar de dos a tres años...

Recientemente, el Moskvich ha sufrido un serio revés en Gran Bretaña, donde gozaba de cierto prestigio. La influyente revista del consumidor "Which" le ha acusado de ser no solamente un coche inseguro, sino bastante peligroso. Los principales fallos del Moskvich 412 se encuentran, de acuerdo con la revista, en puntos tan vitales como la dirección y el frenado.

MOTOR PRESS

*Recambios
Accesorios*

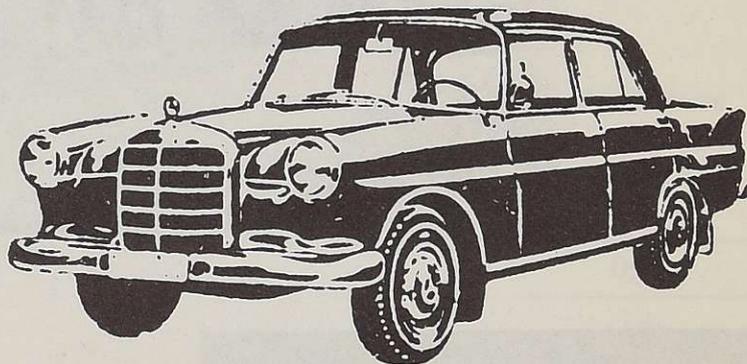
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 458397 - 455593

SAN SEBASTIAN



**COCHES
MARCOS**

COCHES AL SERVICIO PUBLICO DE
VIAJEROS PERMANENTE
EQUIPADOS CON RADIO-TELEFONO

**CONSULTE CUANTOS SERVICIOS
NECESITE EN ESTE GARAJE Y OFICINA**

Barrio Gomistegui, 9 - Tel. 399277

Límite: SAN SEBASTIAN - TRINCHERPE

DEPORTES



"LA BOUTIQUE DEL SKIADOR"

Ronda 3 y 7 • SAN SEBASTIAN



EN SUS NUEVAS INSTALACIONES PRESENTA
UN GRANDIOSO SURTIDO DE TODO LO
NECESARIO PARA EL SKI.

ESTAS SON ALGUNAS DE SUS EXCLUSIVAS:

SKIS ROSSIGNOL

BOTAS [↑]NORDICA

MODA DE SKI FUSALP

GUANTES RACER

SERVICIO POST VENTA • TECNICA ESPECIALIZADA

España: menos coches, pero más grandes que en Italia

LOS ESPAÑOLES COMPRAN COCHES MAS POTENTES

Aquellos tiempos del 600, motorizador heroico de tantos españoles, parecen definitivamente olvidados: hoy, la tendencia en nuestro país se mueve hacia coche cada vez más potentes. Las últimas cifras de ventas sobrepasan la media italiana por lo que a coches potentes se refiere. ¿Hemos entrado ya de pleno en la era del automóvil?

Un análisis sincero y objetivo nos demuestra que no. España está situada aún en un modestísimo decimocuarto lugar europeo —detrás, pues, de casi todos— en la relación número de habitantes/vehículos de turismo; mientras que en Suecia, por ejemplo, existe un automóvil por cada 3,23 habitantes, y en Gran Bretaña está relación es de 4,8, en Italia del 5,26, etc., en España sólo tenemos aún un automóvil por cada doce habitantes. Ciertamente, no es mucho.

Como contrapartida, se da la curiosa circunstancia de que los españoles compran coches cada vez más grandes. No en vano, este año, el segundo coche más vendido en nuestro país será el Seat 124, detrás del 127 y antes del 850 —no es de extrañar la buena acogida que encuentra el 850, que se fabrica en gran número de versiones y válido tanto para carretera como en ciudad. Coche por otra parte, que se está convirtiendo en el "segundo vehículo" familiar—.

Esta tendencia hacia el coche grande se ve más claramente aún cuando comprobamos que el Seat 132, recién aparecido, se ha incorporado ya a las listas de los diez coches más vendidos mensualmente en España. En esta lista figuran, igualmente, el R-12 S, el Seat 1.430...

¿COCHE GRANDE... ANDE O NO ANDE?

Claro que, en comparación con países tan desarrollados económicamente como Suecia o Gran Bretaña, el número de coches "grandes" vendido en España resulta aún muy pobre. Pero cabría preguntarse: ¿debemos en la actualidad hablar de coches grandes?

Las tendencias europeas se debaten en un doble frente: de un lado, el comprador desea un coche más bien grande, sin exagerar, pero más bien grande. De otro, existe la constante amenaza de un encarecimiento progresivo de la gasolina, lo que sin duda hará que, en adelante, se tenga más en cuenta lo que consume determinado modelo. En cualquier caso, los coches europeos no tienen fama de voraces, pero veremos lo que ocurre con el aprovisionamiento de gasolina. Por lo pronto, el encarecimiento en origen y "post refinado" del combustible es un hecho (ya se sabe: algunos Gobiernos no renuncian a las pingües ganancias que les reportan los crudos, aunque suban; ellos suben aún más los impuestos y... todo arreglado).

En los Estados Unidos el problema ha adquirido tintes tan dramáticos que los fabricantes de Detroit están pensando muy en serio en fabricar coches más "europeos", es decir más pequeños y menos glotones.

¿Quién saldrá ganando en esta batalla entre grandes y chicos? En todo caso, se puede predecir desde ahora que las últimas innovaciones, como el motor Wankel, incluso el cambio automático, podrían ser los grandes perdedores, ya que suponen aumento en el consumo de gasolina.

MOTOR PRESS

TIPOS DE COCHE (en tantos por ciento)

	Menos de 1 litro	1-1,3 litros	1,3-1,8 litros	2-3 litros	Más de 3 litros
SUECIA	3	17	18	57	3
GRAN BRETAÑA	15	29	40	14	2
ITALIA	63	23	12	2	0,2
ESPAÑA (1)	58,8	29,2	11,4	—	0,4

(1).— Los datos correspondientes a España se han elaborado a base de las cifras de venta de coches españoles en el mercado nacional durante el mes de septiembre de 1973, último mes del que existen datos oficiales.



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

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 422239 - SAN SEBASTIAN

LA EDUCACION DEL CONDUCTOR, FACTOR CLAVE

— Las autopistas triplican la seguridad

— El mantenimiento preventivo del vehículo, fundamental

En la sesión de clausura del Symposium sobre Seguridad vial, el ponente general, D. Ezequiel de Pablos, secretario de la Dirección General de la J.C. Tráfico, resumió las conclusiones obtenidas a lo largo del Symposium.

El Sr. de Pablos comenzó diciendo que la Jefatura de Tráfico tiende al equilibrio entre los dos factores más importantes del tráfico: la seguridad y la fluidez, habiéndose hablado tal vez poco de lo que es sustancial en un tráfico correcto: la **armonía** y la **cordialidad** como factores de esa misma **fluidez**.

El actual crecimiento del parque (seis millones de vehículos a motor) ha provocado un lógico aumento de los accidentes, existiendo al mismo tiempo grandes dificultades de interpretación de las normas que a menudo son puramente convencionales.

El hombre circula y circulará cada vez más, no solo por satisfacer necesidades vegetativas (trabajar, abastecerse), sino también por el placer de trasladarse y conocer nuevos lugares. En todo accidente el responsable es siempre el hombre, tanto como planificador y proyectista de la carretera como del vehículo, como responsable de la conservación de una y otro, como usuario, como conductor o peatón e incluso el que asigna los créditos para construcción.

Al analizar la primera ponencia, la de M. Gerondeau, delegado del primer ministro francés para la seguridad vial, el Sr. de Pablos dijo que lo más importante de la conferencia había sido la propia existencia de M. Gerondeau, en cuanto a que ostenta un cargo de **coordinador**, clave de su acción. Recordó que el Delegado francés "había conciliado y hecho marchar al unísono a los polifacéticos y enrevesados organismos relacionados con el tráfico, la carretera y el transporte en el país vecino". En España también se debían coordinar los órganos de la Administración afectados por este tema de la seguridad. En Francia, M. Gerondeau actúa como secretario de un Comité de Ministros de Seguridad, con la misión de ejecutar los acuerdos tomados, vigilando que cada Ministerio ajuste su conducta a los acuerdos del Comité, y todo ello con un equipo técnico y administrativo inferior a 25 personas. En ocasiones ha utilizado no solo a la policía y CRS sino al ejército para aumentar la sensación de vigilancia en las "Operaciones retorno".

El Sr. de Pablos manifestó que habría que abrir una luz a la esperanza, ya que el problema no era insoluble ni tan trágico relativamente como se le habían presentado. El riesgo de los conductores profesionales es cuatro veces menor que el de los obreros de la construcción y 5 veces menor que el de las industrias extractivas. Los conductores nuevos son 700.000 cada año (2.000 cada día) y tienen una influencia decisiva en los accidentes. Por ejemplo, los conductores son cinco y más años de carnet registran casi la mitad de accidentes, tanto en carretera como en ciudad, que los que sólo tienen una antigüedad de uno o dos años. Por otro lado, mientras los infractores del Código con una experiencia de más de 10 años solo llegan al 45 por 100, los de menos de un año pasan del 61 por 100.

CONCLUSIONES DEL SYMPOSIUM

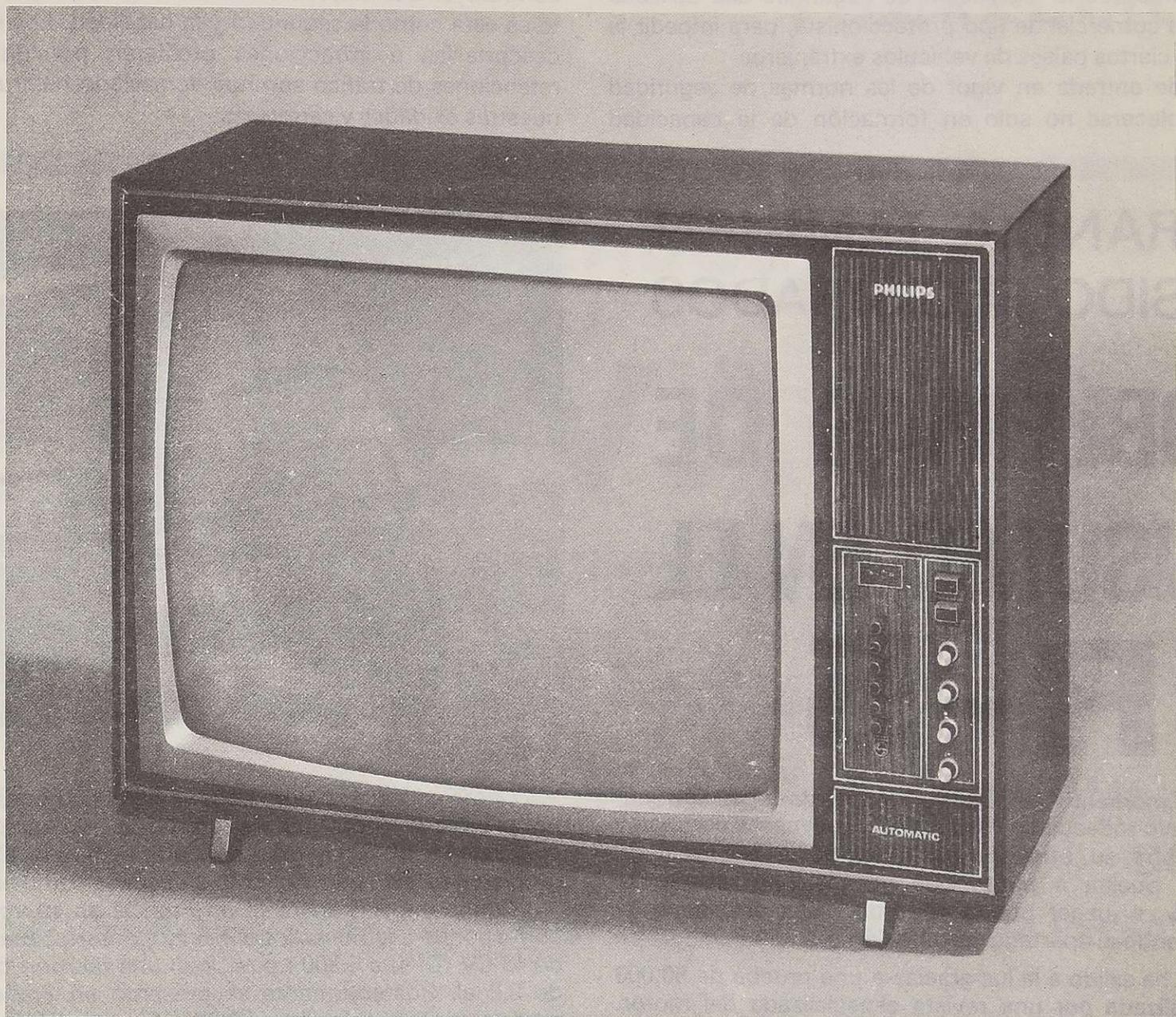
En relación con el elemento humano, se obtuvieron nueve conclusiones:

- 1) Los accidentes no son "un inevitable tributo al desarrollo". Es un problema que no debe angustiarnos sino responsabilizarnos, para afrontarlo con la madurez psicológica de personas adultas.
- 2) El elemento fundamental es la personalidad humana, que debe estudiarse a fondo. Lo trascendente no es enseñar sino **educar**.
- 3) La educación vial escolar debe tener la altura y alcance adecuados.
- 4) Los responsables de la enseñanza para conductores deben transmitir a los aspirantes un sentido de formación integral.
- 5) Hay que apelar a todas las sociedades privadas vinculadas a la circulación para que intensifiquen sus esfuerzos en pro de la educación de conductores y peatones.
- 6) Debe reformarse el Código de la circulación para adaptar ciertas normas a las exigencias actuales de seguridad.
- 7) Robustecer la actividad sancionadora de la Administración.
- 8) Aumentar las plantillas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 9) Necesidad de precisar, bajo criterios técnicos y jurídicos, las competencias de los distintos organismos oficiales respecto al tráfico.

En relación con la carretera se obtuvieron 11 conclusiones:

- 1) En los proyectos de obras de carreteras, deben estar incluidas las medidas de seguridad, tanto durante la ejecución como en la explotación.
- 2) Durante la construcción, debe controlarse todo lo que repercute en la seguridad, tanto de usuarios como de personal obrero.
- 3) Debe cuidarse especialmente la señalización durante las obras, adecuándola en cada momento a las circunstancias reales. Un equipo especializado, debía ocuparse exclusivamente de esta importante misión.
- 4) Se propone un grupo de estudios integrado por representantes de la D.G. Carreteras y de las empresas constructoras para redactar una propuesta de las fórmulas administrativas a incluir en los pliegos de condiciones de futuras licitaciones.
- 5) Estudiar anualmente la evolución de accidentes en intersecciones y tramos peligrosos para tomar las medidas oportunas.
- 6) Estudiar las limitaciones de velocidad en poblados, con criterio razonable y homogéneo.
- 7) Deben corregirse los pavimentos deslizantes y vigilar el estado de las cubiertas de los vehículos.
- 8) Las autopistas son tres veces más seguras que las carreteras convencionales siendo muy útiles los postes de socorro y la rápida asistencia al usuario.
- 9) Debe estudiarse el establecimiento de un límite mínimo de velocidad en autopistas.
- 10) Es esencial disponer de datos fidedignos sobre las condiciones en que se producen los accidentes, recabando la máxima colaboración de testigos y protagonistas.
- 11) Los atropellos en vías urbanas son los accidentes con mayor número de víctimas. Para ello es necesario reducir la velocidad a límites correctos, vigilando su cumplimiento especialmente en los puntos negros.

¿Qué le pediría Vd.
a un televisor?
...la mejor imagen, el mejor sonido



VEA TODA LA GAMA DE APARATOS
PHILIPS 1974

DISTRIBUIDOR:

radio

GARIBAY

SAN SEBASTIAN
PEÑAFLOIDA, 1
AVDA. DE MADRID, 8
MIRACRUZ, 3
MATIA, 16

PASAJES DE SAN PEDRO
GENERAL MOLA, 21

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA



Finalmente, en relación con el vehículo se dedujeron cinco conclusiones:

- 1) Es necesario disponer de los adecuados laboratorios de ensayo, ampliando los existentes y creando otros nuevos.
- 2) Al hacer vehículos cada vez más seguros, debe mentalizarse al conductor para que no abuse de las mejoradas prestaciones del mismo.
- 3) Es necesario realizar el adecuado mantenimiento preventivo en los vehículos, para que subsista íntegra la seguridad del mismo. El mantenimiento debe normalizarlo el fabricante.
- 4) Debe evitarse que la legislación de seguridad sea utilizada como arma comercial de tipo proteccionista, para impedir la entrada en ciertos países de vehículos extranjeros.
- 5) La fecha de entrada en vigor de las normas de seguridad debe establecerse no solo en formación de la capacidad

técnica del fabricante, sino del plazo que necesite la Administración para poner a punto sus instalaciones de homologación.

Como conclusión final, el Ponente General propuso la constitución de un Comité de Seguridad en Carretera, integrado por miembros de los ministerios competentes, para estudiar y resolver los problemas de la seguridad vial.

Finalmente D. Ezequiel de Pablos sugirió que se dedicara un nuevo Symposium dedicado a estudiar las medidas que contribuyen a la mayor **fluidez** del tráfico, ya que tan importante es esta como la seguridad y la habilidad. Los malos modos, descortesías e infracciones proliferan por una causa: las retenciones de tráfico son hoy demasiado habituales en todas nuestras ciudades y carreteras.

EN FRANCIA TAMBIEN HAN SIDO REGISTRADOS PROBLEMAS DE CONSUMO EN EL R-5



Hubo un momento en que la fecha de aparición del Renault-5 estuvo rodeada de "suspense". Los meses pasaban y Fasa no lanzaba su nuevo modelo. Llegó a hablarse de problemas de puesta a punto que aconsejaban retrasar la presentación y, a juzgar por lo ocurrido, esos problemas si existían, afectando al apartado carburación.

El defecto ha salido a la luz gracias a una prueba de 50.000 kilómetros realizada por una revista especializada del motor. Con el objetivo de cubrir esa cifra en tres meses, un Renault-5 está rodando por todas las carreteras españolas, como anteriormente lo hizo, en prueba similar, un Seat 127. La voz de alarma surgió al constatar, semana tras semana, que el consumo era próximo a los 11 litros, incluso superior en muchas etapas. El resumen de los 24.000 primeros kilómetros arrojaba un balance de 10,90 litros de consumo con una velocidad de 89,34 km/h. en tanto que el Seat 127 recorrió casi 47.000 kilómetros a un promedio de 94,3 km/h, y un consumo de 8,05 litros a los 100 kilómetros. Al margen de pequeñas averías, que afectaron al tubo de escape (rotura), correas trapezoidales, distribución... el verdadero problema residía en esa cifra de consumo tan elevada. Como es lógico es una prueba de esta importancia, el coche es sometido a revisiones muy frecuentes llevadas a cabo en un taller oficial de Fasa-Renault.

Ya al principio de la prueba se pudo constatar que la carburación era afectada seriamente por la toma de aire del carburador. Esta toma posee dos entradas de aire (invierno-verano) con la particularidad de que la de invierno está muy próxima a la brida de unión del escape al silenciador. Como consecuencia, se absorben gran cantidad de gases que ciegan rápidamente el filtro de aire.

Parecer ser que Fasa está diseñando una toma de aire que elimine este problema y, en tanto, la mejor solución es no utilizar la posición invierno. El mal menor es conectar el manguito elástico a la toma de verano, que apunta hacia la parte delantera del coche, aunque ello haga que en épocas frías el calentamiento del motor sea más lento.

Como argumento comercial se ha hecho constar que el R-5 no planteaba problema de consumo, excepción hecha del coche de los 50.000 Kms. y de algún otro caso aislado. Pero el problema ha sido general tanto en España como en Francia.

Cuando el R-5 apareció en Francia en su versión TL, que corresponde a la nuestra de 956 c.c. desarrollaba una potencia de 43 CV (DIN) a 5.300 r.p.m., con una relación de compresión de 8,3 al. Posteriormente se presentó en Francia un nuevo modelo con una relación de 9,25 a 1 y tan sólo un caballo más de potencia 44 CV (DIN) a 5.500 r.p.m., que es el único modelo producido hasta ahora en nuestro país. Puede extrañar que con un aumento de compresión tan grande sólo se gane un caballo. Ello es debido a que para estar dentro de las normas antipolución fue preciso modificar el carburador. Con este carburador, el Solex 32 SEIA de origen francés, circulan los R-5 españoles lanzados hasta ahora y, por tanto, el coche objeto de la prueba.

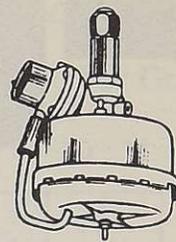
En la octava semana de recorrido, superando los 25.000 kilómetros, después de una laboriosa tarea en el taller Renault, se observó un descenso apreciable en el consumo, quedando establecido en 9,20 litros a los 100 kilómetros. El coche fue sometido a una importante revisión en la que, entre otras operaciones, se procedió al cambio del carburador. Este sigue siendo del mismo modelo pero se ha comprobado que sus calibres y surtidores han sido modificados por fábrica, lo que hace pensar que también Renault ha sido consciente del problema, ya que en Francia se monta el carburador con estos nuevos reglajes desde Febrero del 73 y en España desde Marzo del mismo año.

El proceso de puesta a punto del R-5 continúa y parece que los nuevos reglajes del carburador van situando el consumo en la zona de los nueve litros, que, aunque un poco elevado todavía, ya está menos alejada de la normal. La solución parcial del problema de consumo del Renault 5 debe ser aireada, porque significa la preocupación técnica de esta marca y sirve de aviso a los usuarios para que se beneficien de las modificaciones con cargo a la garantía.

FRENOS



AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

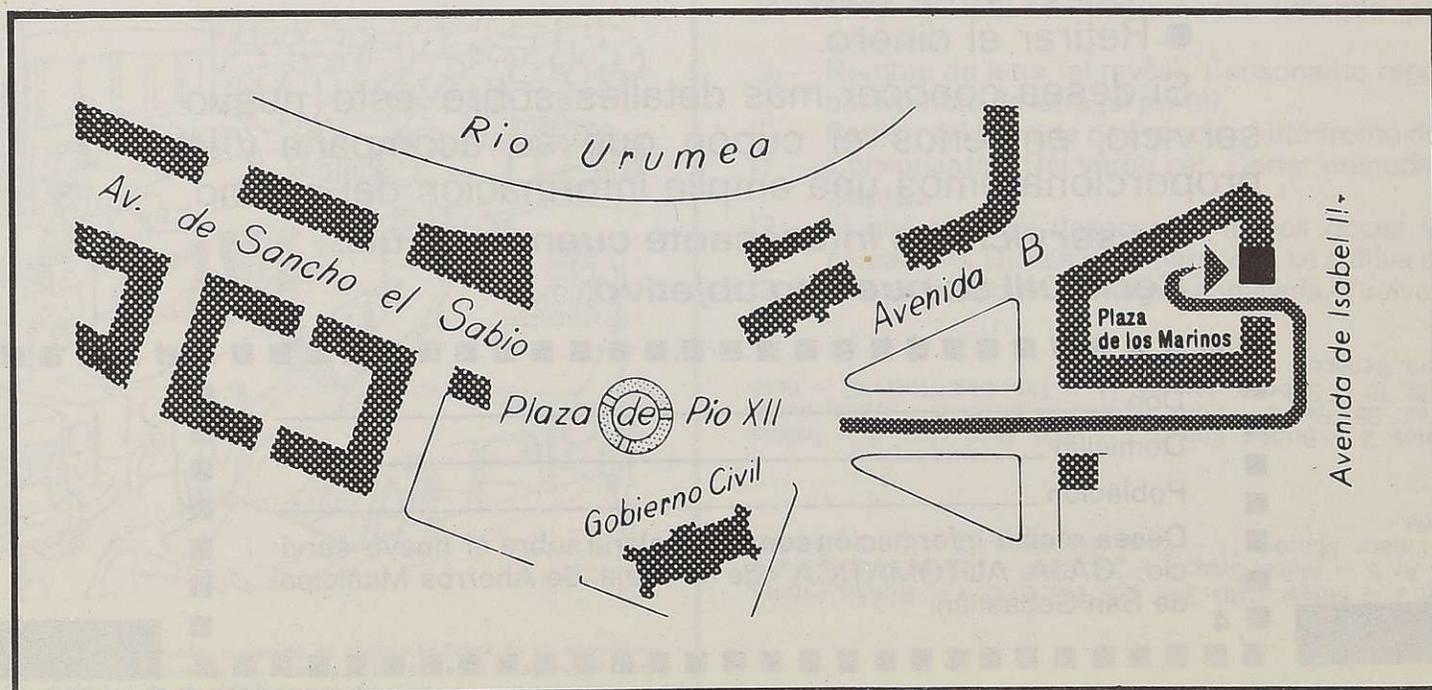
Taller Oficial de

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 454993

SAN SEBASTIAN



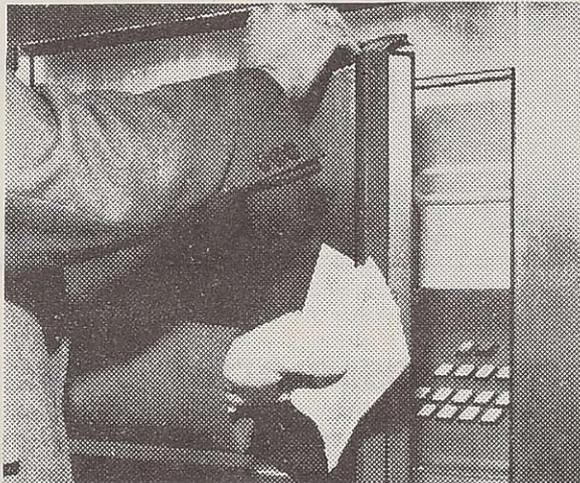
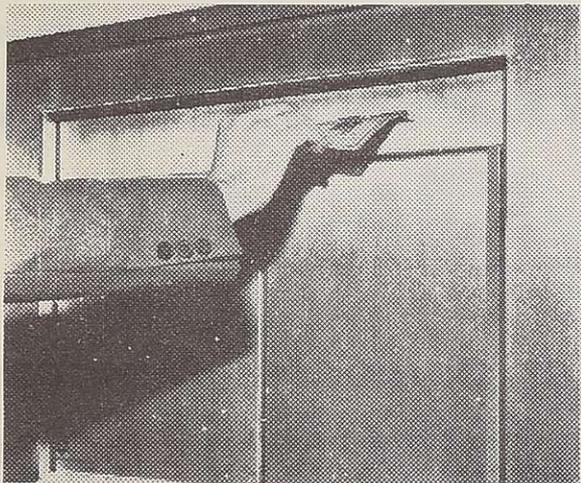
un nuevo servicio

de la



Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián

caja automática



En nuestro Edificio Central hemos instalado un nuevo servicio para el hombre de hoy.

En cualquier momento, durante las 24 horas del día, puede Ud. retirar dinero efectivo por medio de nuestro servicio de Caja Automática.

Su funcionamiento es muy sencillo. Basta:

- Introducir una tarjeta que le será facilitada en cualquier oficina de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.
- Pulsar unas teclas.
- Retirar el dinero.

Si desea conocer más detalles sobre este nuevo servicio, envíenos el cupón que se acompaña y le proporcionaremos una amplia información del mismo.

Un servicio es interesante cuando es útil.

Serle útil es nuestro objetivo.

Don _____

Domicilio _____

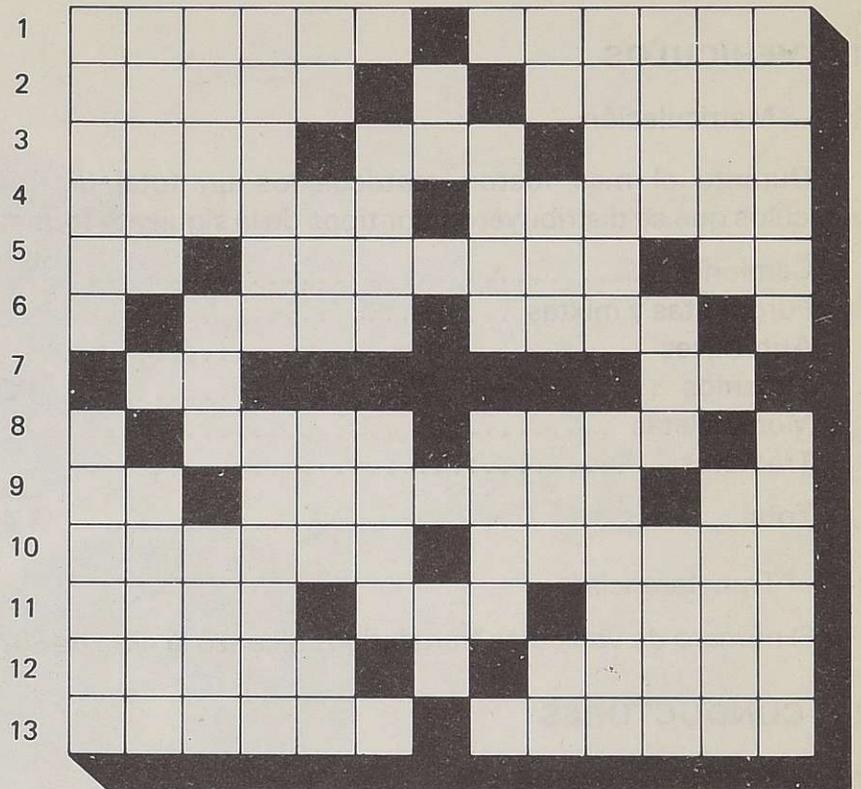
Población _____

Desea recibir información complementaria sobre el nuevo servicio "CAJA AUTOMÁTICA" de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



HORIZONTALES:

- 1.— Derribar, humillar. Marca de coche.
- 2.— Parte primordial del automóvil. Guarda silencio.
- 3.— Concejal. Devoto, compasivo. Conjunto de hojas blancas para tomar notas.
- 4.— Pez semejante al atún pero más pequeño. Veloz, rápido.
- 5.— Partícula inseparable privativa. Marca de auto. Terminación verval.
- 6.— Martillo de madera. Señoras.
- 7.— Ahora. Preposición.
- 8.— Nombre de flor. Hace mal de ojo.
- 9.— Nota musical. Capital de la prov. de Alava. Nordeste.
- 10.— Cabal, integra. Color.
- 11.— Nombre de varón (al revés). Desembocadura de un río. Pone huevos.
- 12.— Medida de peso (plural). Se cae algo sobre mí (al revés).
- 13.— Asar ligeramente. Unirle con cuerdas.

VERTICALES:

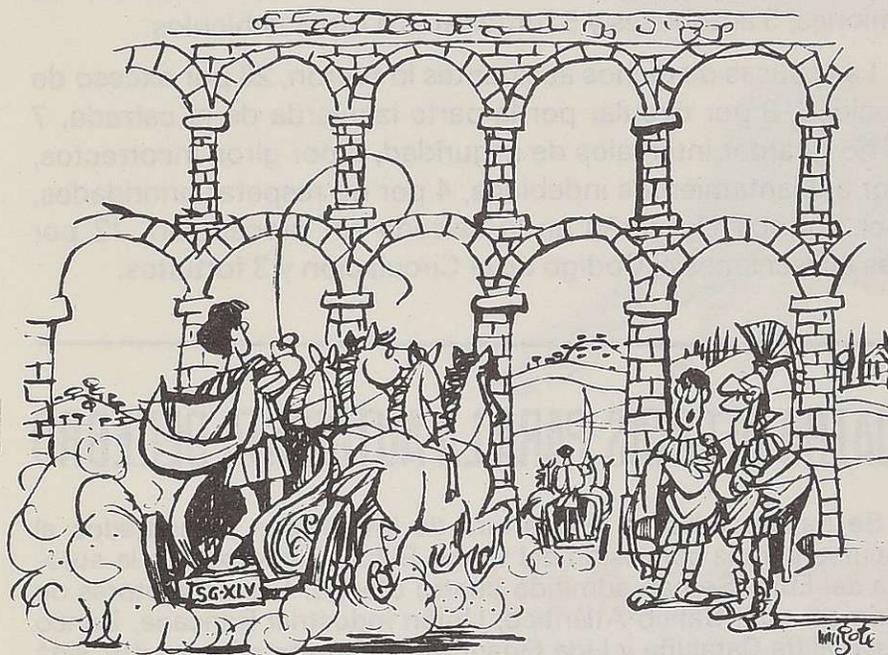
- 1.— Animal protozoario. Parte fundamental para detener el coche.
- 2.— Laguna invernal que se seca en verano. De muy baja estatura.
- 3.— Acierta a dar en el blanco (falta última letra). Gran extensión de agua. En América Central nombre vulgar de un pequeño mamífero roedor.
- 4.— Departamento de Colombia. Hembras del carnero.
- 5.— Desplazarse. Superficie, cara. Título inglés. Sigla comercial.
- 6.— Orificio de la piel. Unir.
- 7.— Afirmación. Dirigirse.
- 8.— Obra en música: Instrumento utilizado para ofender o defender.
- 9.— Nombre de letra (al revés). Consonante repetida. Escuchaba. Nombre de letra (al revés).
- 10.— Región del Sureste de Francia. Autódromo de Madrid.
- 11.— Consonantes. Del verbo ser. Cortar menudamente con los dientes.
- 12.— El que se haya desposeído de los goces y derechos del ciudadano. Dícese de la tierra que se cultiva de nuevo.
- 13.— Timbal usado en la antigua caballería. Vuelve a nacer.

VERTICALES:

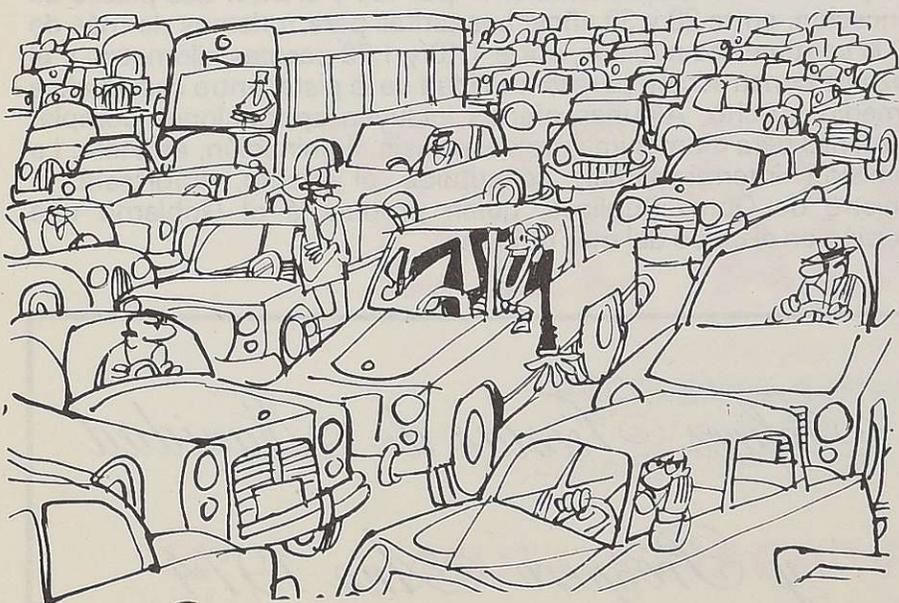
- 1 — Abatir. Austin. 2 — Motor. Calla. 3 — Edil. Pio. Bloc. 4 — Bonito. Ponta. 5 — An. Mercury. Ar. 6 — Mazo. Stras. 7 — Ya. En. 8 — Rosa. Aoja. 9 — Re. Victoria. Ne. 10 — Entera. Marrón. 11 — Nauj. Ria. Aova. 12 — Onzas. Emec. 13 — Soasar. Atarie.

HORIZONTALES:

SOLUCION:



—Demasiada trepidación para el Acueducto. Deberíamos prohibir el paso a los coches de más de dos caballos.



El hombre que en un embotellamiento recuerda de pronto la frase de su abuelita: "Ahora estás en edad de trabajar y sacrificarte. Luego, cuando seas mayor, podrás comprarte un automóvil y disfrutar de la vida."

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE OCTUBRE 1973

1. — VEHICULOS

1.1. — Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.400 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	90
Furgonetas y mixtas	50
Autobuses	1
Turismos	1.224
Motocicletas	24
Tractores	11
Total	1.400

1.2. — Transferencias.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 807.

2. — CONDUCTORES

2.1. — Permiso de conducción.

Se han expedido un total de 1.304 permisos de conducción que por clases se clasificaron de la siguiente forma:

De la clase A-1	8
De la clase A-2	118
De la clase B	1.119
De la clase C	45
De la clase D	12
De la clase E	2
Total	1.304

2.2. — Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 347 licencias de conducción.

3. — SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación	2.316
Por infracción al Reglamento Transportes	95
Total	2.411

4. — ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 75 accidentes de los que 12 los fueron en zona urbana y 63 en interurbana.

Hubo un total de 95 víctimas que originaron 7 muertos, 39 heridos graves y 49 leves. Igualmente se produjeron 15 accidentes con daños materiales y 16 atropellos a peatones.

Los vehículos implicados en los accidentes lo fueron 1 bicicleta, 2 ciclomotores, 3 motocicletas, 81 turismos, 33 camiones, 3 autobuses y 5 furgonetas u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes lo fueron, 23 por exceso de velocidad, 8 por circular por la parte izquierda de la calzada, 7 por no guardar intervalos de seguridad, 3 por giros incorrectos, 8 por adelantamientos indebidos, 4 por no respetar prioridades, 7 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 12 por otras infracciones al Código de la Circulación y 3 fortuitos.

EN BUSCA DEL VEHICULO SILENCIOSO

Se han concedido contratos de 250.000 libras a la British Leyland y a Fodens para que produzcan prototipos de vehículos pesados silenciosos.

Los contratos del laboratorio de transporte e investigación en carreteras forman parte de un programa de investigación de 500.000 libras para motores más silenciosos en el que colaboran el Laboratorio de Transporte e Investigación de Carreteras, la industria, el Instituto de Investigación de la Vibración del sonido de la Universidad de Southampton y la Asociación de Investigación de la industria del automóvil.

La labor de la British Leyland y de Fodens podría conducir a que los vehículos pesados sean tan silenciosos como los coches actuales. El trabajo sobre el motor básico para el prototipo de Fodens —una unidad de tractor de treinta y dos toneladas será subcontratado a la división diesel de Rolls-Royce Motors.

El vehículo que será producido por la British Leyland será una máquina articulada de treinta y dos toneladas y 220 H.P. que tiene que se comercialmente viable mientras que emite el más bajo nivel de ruido posible.

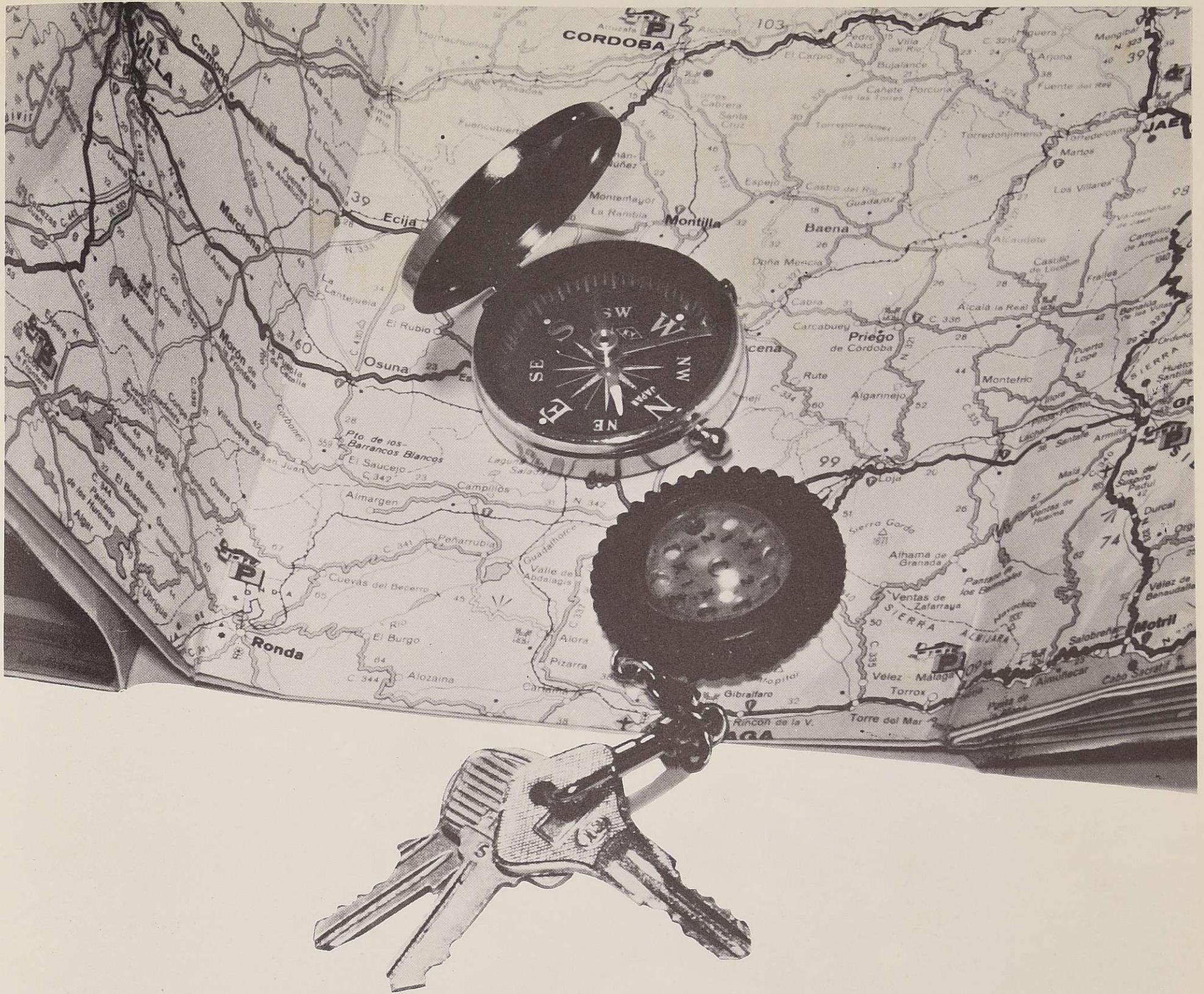
En mayo último, el grupo de trabajo del Consejo Asesor del Ruido, al informar sobre el ruido del tráfico, recomendó que diera la más alta prioridad a la labor para producir un motor silencioso.

CUATRO OFERTAS PARA LA AUTOPISTA DEL EBRO

Se ha procedido a la apertura de los pliegos presentados al concurso para la concesión del tramo Bilbao-Zaragoza, de la autopista del Ebro. Se han admitido cuatro ofertas. Los promotores de la primera son: Banco Atlántico, Unión Industrial Bancaria, Banco Industrial de Cataluña y Liga Financiera; la oferta número dos está promovida por Europistas y Credit Lyonnais; la oferta número tres, por los Bancos de Vizcaya, Bilbao, Popular, Zaragoza, Cajas de Ahorro, Entrecanales y Tabora y Técnica y Obras, y la oferta número cuatro por Agromán, Banco Guipuzcoano, Urquijo e Industrial Fierro, Constructora Internacional y Efyrsa.

Respecto a la participación del capital social en la inversión total, las ofertas oscilan entre el 17 por 100 y el 21,4. Los plazos de concesión, entre 20 y 30 años. Las tarifas para turismos de más de 1.000 centímetros cúbicos, entre 1,10 y 1,70 pesetas kilómetro, y el plazo de construcción para la totalidad de la pista, entre cuatro años y medio y ocho. Algunas ofertas incluyen aportaciones complementarias para mantenimiento del paisaje, iluminación, etcétera. La Comisión interministerial, constituida al efecto, informará al ministro de Obras Públicas, quien propondrá al Gobierno una decisión en el curso del mes próximo.

*Felices Fiestas de Navidad
y Próspero Año 1974*



VIAJE POR ESPAÑA

con la seguridad de hallar un amigo en
cada una de las 180 delegaciones de



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Allí donde vea nuestra insignia encontrará un
EXCELENTE SERVICIO Y TOTAL ATENCION
que dedicamos a todos nuestros asociados
en cualquier momento, ocasión y lugar en que lo necesiten.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
es la aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.



CON UN BUEN BANCO SE PUEDEN RESOLVER MUCHAS COSAS.

CUENTAS CORRIENTES

Disponga de un talonario de cheques y ordene al Banco Guipuzcoano que atienda todos sus recibos, pagos, transferencias.

CREDITOS

Individuales, familiares, empresariales. Consúltenos.

ASESORIA Y OPERACIONES DE BOLSA, DEPOSITO Y ADMINISTRACION DE VALORES

Resulta sencillo invertir en Bolsa y controlar la inversión a través del Banco Guipuzcoano. Nuestros profesionales le asesorarán.

ASESORIA

Solicite consejo, profesionalidad y discreción al Banco Guipuzcoano. Para eso están los Directores de nuestras Oficinas.

ASESORIA Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

Con agilidad, seguridad y sencillez.

CAJAS DE SEGURIDAD Y CAJAS PERMANENTES

Para conservar objetos de valor y para ingresar dinero a cualquier hora del día o de la noche.

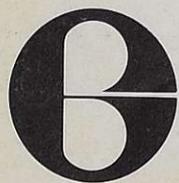
NEGOCIACION DE LETRAS

CHEQUES DE VIAJE

LIBRETAS DE AHORRO

Ahorrar en el Banco Guipuzcoano es muy cómodo.

COTIZACIONES



Banco Guipuzcoano
un Banco con ganas y a mano.