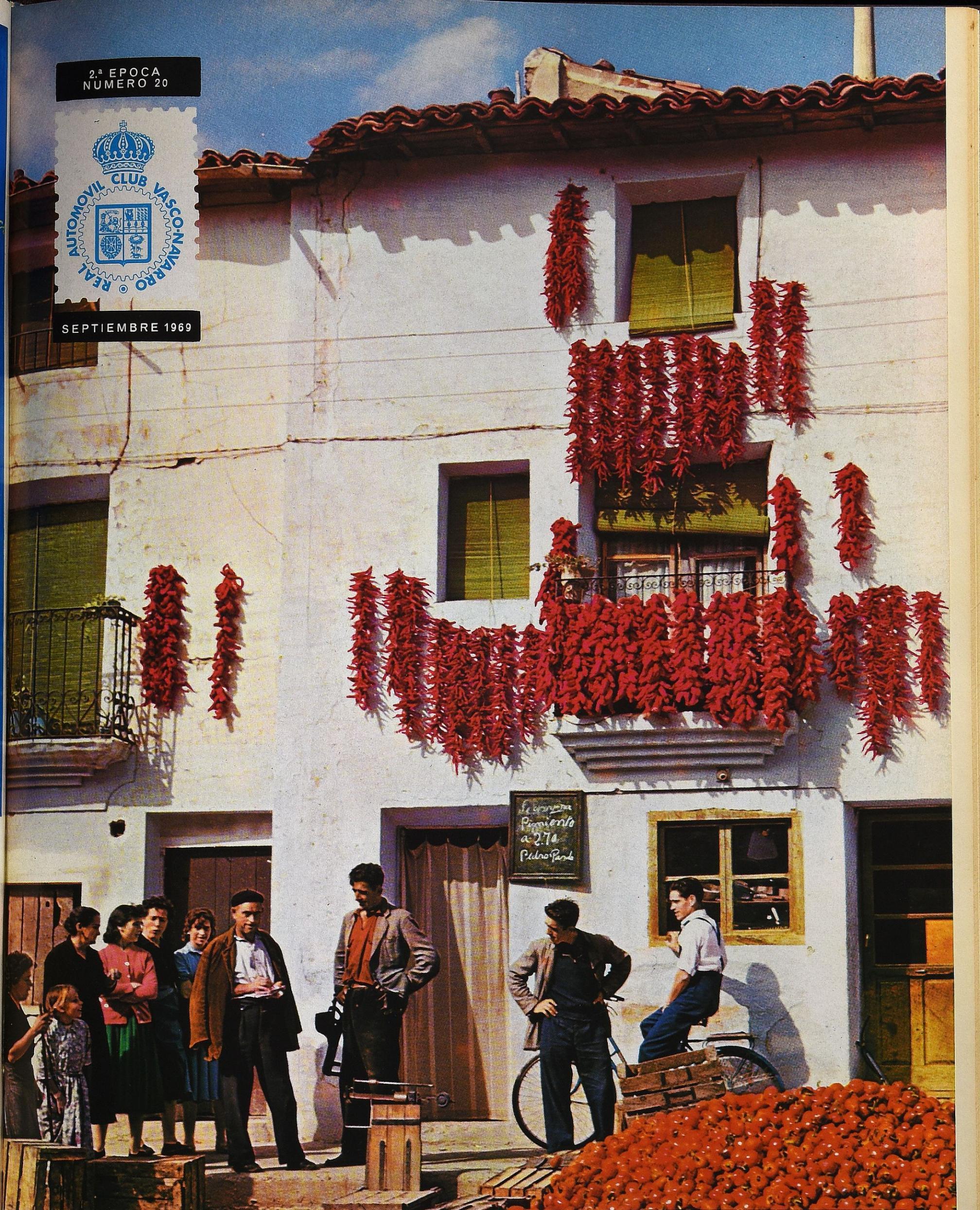


2ª EPOCA  
NUMERO 20



SEPTIEMBRE 1969



# El Auto CLUB movil

# CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

## ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

Ministère de Tourisme  
REPRESENTACION  
del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)  
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domicilié

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**  
Forme Premier Secours — Medical First-Aid Form — Aerisches Medizin  
Nom et Prénoms

Factor de Rhesus  
Facteur de Rhesus  
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento  
Date de naissance  
Geburtsdatum

Si oui  
Si non

Firma del Médico  
Signature du Médecin  
Unterschrift des Arztes

**Alliance Internationale de Tourisme**  
**BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE**  
delivered by  
**REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)**  
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3  
LE PRESIDENT

**Carta de Crédito**  
Crédit

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

**En caso de infracción a las leyes y autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial**

**Cinquante francs suisses**  
Fr. 50.-

D.M.	ou approximativement	48
Nouv. fr. français	50	
£ sterling	6	
Escudos	500	
Fr. belge	870	
Lire	1070	
Holl. G.	63	
Svenska kronor	90	
Norske kroner	120	
Danske kroner	120	
Dinars jugoslaveni	1020	
Dracmas	515	
Suomen markkaa	3500	

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

**Este bono es válido únicamente para obtener asistencia médica y quirúrgica en el extranjero, para el pago de las facturas de médicos y hospitales, por la totalidad o el saldo de los honorarios, y siempre que el importe de las facturas abonadas por el titular, no exceda de 100 francos suizos.**

**NO ES VALEDERA EN ESPAÑA**

**Cent francs suisses**  
Fr. 100.-

D.M.	ou approximativement	92
Nouv. fr. français	100	
£ sterling	6	
Escudos	660	
Fr. belge	1400	
Lire	1800	
Holl. G.	120	
Svenska kronor	160	
Norske kroner	160	
Danske kroner	160	
Dinars jugoslaveni	1370	
Dracmas	700	
Suomen markkaa	7350	

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

**Este bono es válido únicamente para obtener asistencia para el pago de los gastos de repatriación de viajeros, por la totalidad o el saldo de los honorarios, y siempre que el importe de los gastos abonados por el titular, no exceda de 200 francos suizos.**

**Deux cents francs suisses**  
Fr. 200.-

D.M.	ou approximativement	184
Nouv. fr. français	200	
£ sterling	12	
Escudos	1320	
Fr. belge	1320	
Holl. G.	2800	
Svenska kronor	166	
Norske kroner	240	
Danske kroner	240	
Dinars jugoslaveni	2140	
Dracmas	1100	
Suomen markkaa	14700	

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



90

ANIVERSARIO

**1879-1969**

**CAJA DE AHORROS  
MUNICIPAL  
DE SAN SEBASTIAN**



# LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

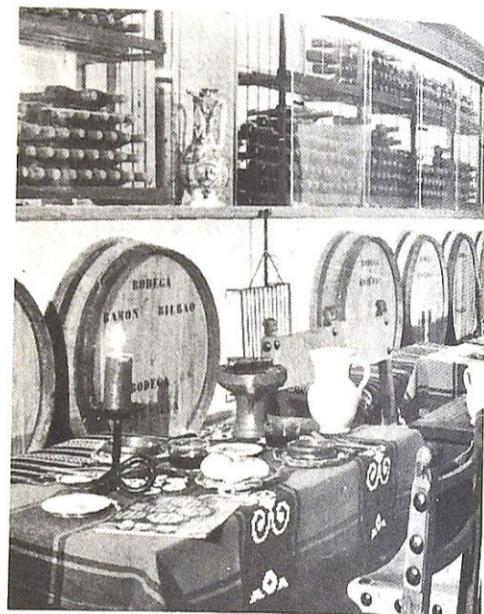
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

## 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
- El Escorial - " FELIPE II
- Granada - " ALHAMBRA PALACE
- 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**



# El Automóvil CLUB

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

## SUMARIO

	Pág.
Alarma .....	3
Probamos para usted el Morris Mini 1000 E .....	4
Continuo aumento del consumo de gasolina .....	6
Información del Club .....	9
Graves sanciones impuestas por la Federación Española de Automovilismo .....	11
Greaves irá al Mundial de Méjico como piloto de rallye .....	13
La circulación en autopistas .....	14
Triunfo del equipo de motoristas de la Guardia Civil de Tráfico en Francia .....	17
Los indicadores de dirección y la luz verde .....	19
Asignación de divisas con fines turísticos .....	21
La dirección automática... no es ya una utopía .....	23
Seat 850 Sport - un pequeño deportivo que alcanza más de 150 Km/h. ....	24
Un invento español: Un eficaz anti-robo .....	26
En 1975 quedarán prohibidos en California los motores de combustión interna .....	27
Noticias .....	29
Novedades .....	30
¿Se calienta su coche? .....	33
Hacer efectiva la multa en el acto significa el acatamiento del contenido de la denuncia .....	34
El agua provocó el incendio .....	35
Rueda el humor .....	37
Dos automóviles de rango "compiten" en la Indianapolis .....	38
Jim Watson tirotea sus neumáticos conduciendo a cien por hora .....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos) .....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra .....	40

En la portada: LOGROÑO - Rincón de Soto (Foto: Ibarburu)  
Depósito Legal: S S. 26-1968

## DELEGACIONES

### Guipúzcoa

#### E I B A R

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

#### I R U N

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

#### T O L O S A

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

### Alava

#### V I T O R I A

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

### Navarra

#### P A M P L O N A

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

### Vizcaya

#### B I L B A O

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

Oficina central y redacción:

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

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el  
Real Automóvil Club  
Vasco-Navarro

San Sebastián

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

## A L A R M A

*El aire de la sierra, el fuerte viento que baja por las laderas y cañadas que rodean a la Bola del Mundo y penetra en Madrid por los más complicados recovecos de sus monolitos habitados de cemento, ha perdido su esencia, su vigor, su efecto tonificante y purificador. El aire ya no huele a sierra, ya no curte la piel, ya...*

*Una densa y casi perceptible masa gaseosa va adueñándose de la atmósfera madrileña. Y si no se ve, se siente, se huele. La combustión de los miles de motores que día y noche expulsan por sus tubos de escape el detritus de su trabajo queda flotando en el aire y hoy Madrid, la capital de España que presentamos como ejemplo de gran urbe, de avanzadilla de la civilización, ha perdido uno de sus mayores encantos: el olor a sierra.*

*Cuando las barbas de tu vecino... Efectivamente. San Sebastián no tiene una sierra que la circunde. Su pulmón de aire vivificador le viene del Cantábrico. La brisa marina barre las corrientes enrarecidas del aire viciado.*

*Pero de la misma forma que en Madrid el aire de la sierra no ha podido con la densidad que exhalan los motores, en San Sebastián, lo mismo que en Bilbao, en Vitoria o en Pamplona por referirnos a los grandes núcleos habitados de la región vasconavarra, el peligro está latente.*

*La amenaza es tan real en el mundo entero que según una noticia que nos llega de EE. UU., el Senado de California ha aprobado un proyecto de ley que prohíbe la utilización de motores de combustión interna a partir del primero de enero de 1975, a fin de terminar con la contaminación atmosférica. Dicho proyecto todavía no es definitivo y su aplicación depende de que para esa fecha la industria automovilista haya conseguido poner a punto motores totalmente distintos a los convencionales, como es el de vapor que actualmente se está desarrollando en Reno.*

*En cualquier caso resulta evidente la significación del paso dado para evitar la contaminación atmosférica. Paso que aquí en España debe servir de alarma.*

Exclusiva de publicidad

**PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ**

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

# Probamos para usted el Morris Mini 1000 E

## CUALIDADES

- Motor alegre y elástico
- Consumo reducido
- Estabilidad, frenos y dirección
- Velocidad de crucero alta

El Mini es un coche que ha llegado a España con una expectación sin precedentes. No hace mucho salió el primero, el 1.275 C y se quitaban de las firmas representantes de Authi sin apenas tiempo para exhibirlo. Ahora, Authi ha puesto en el mercado otros dos modelos de Mini, los 1.000 E y S, con lo cual entre algún sector del público existe un poco de desconcierto, especialmente en lo que respecta a posibles rendimientos, costes y consumo de cada uno de ellos.

Ofrecida por nuestro periódico la prueba del Mini 1275 C, creemos obligado presentar ahora la de su hermano menor el 1.000 E, primero de la serie 1.000 de que hemos dispuesto para realizar nuestro estudio. La versión E (especial), se está vendiendo en fábrica a 114.900 pesetas. La diferencia con respecto al Mini 1275 C radica en su disminución de cilindrada, la supresión del servofreno y del cuentarrevoluciones y el nuevo diseño de los asientos. Aspecto exterior, puertas, concepción mecánica, todo es idéntico en uno y otro modelo.

La cilindrada, exactamente de 998 c.c., se consigue con un diámetro de 64,58 mm. y una carrera de 76,2, relativamente corta comparada con la del 1.275. El índice de compresión se ha puesto en 8,8:1. La culata es la misma de los modelos 1.300 y también es igual el equipo de carburación. De esta forma, la potencia es de 70 CV SAE a 5.200 revoluciones por minuto, con un par máximo de 7,9 m.kg a 2.600 vueltas.

Dentro de su cilindrada, el rendimiento del Mini 1.000 es bueno, ya que con tal potencia ha de arrastrar un peso de tan sólo 650 kilogramos. Este motor destaca sobre sus predecesores precisamente por la alegría, debido a que tiene la misma carbu-

## DEFECTOS

- Detalles de acabado
- Confort de suspensión
- Falta de indicador de reserva
- Asientos delanteros

ración para una cilindrada más pequeña y una carrera más corta. Por lo demás, las características son comunes y cabe destacar: arranque fácil, excelente flexibilidad motriz y carencia de vibraciones.

El consumo de aceite, que en unas series fue problema principal de los modelos de Authi, ha sido completamente solucionado y ahora es mínimo. Por su parte, el consumo de supercarburante es sorprendentemente económico, tanto en ciudad como en carretera. Las comprobaciones que hemos efectuado en Madrid dan como resultado los 8,9 litros por cada 100 kilómetros, con una forma de conducción relativamente fuerte, pero sin abusar del régimen alto. En carretera, concretamente en la de Madrid-Burgos-Bilbao, con una velocidad de crucero de 110 km./h. por el contador, hemos controlado 6,8 litros cada 100 kilómetros. En zonas de montaña, con conducción al máximo de lo que da el coche, aprovechando las reducciones motor, el gasto del Mini no sobrepasa los 8,5 litros.

El rendimiento ya hemos indicado que es satisfactorio, bueno dentro de su cilindrada, tanto en la velocidad punta como en las aceleraciones. Con dos comprobaciones sucesivas, la velocidad máxima lograda ha sido de 130 km./h., por cronómetro, lo cual está sólo en 5 km./h. por debajo de lo que anuncian los fabricantes. Con el coche más rodado es seguro que los 135 se alcanzan bien.

Respecto a las aceleraciones, los 1.000 metros los hemos alcanzado en 40" 9/10. Pero es la reprise la que más satisface, sobre la base de la elasticidad del motor; partiendo de una marcha de 40 km./h. en cuarta, el kilómetro ha quedado cubierto en 41" 9/10.



Una de las grandes ventajas presentadas en este modelo y aplicada ya a todos los de Authi es la sincronización total, a todas las marchas, mientras que anteriormente la primera iba sin sincronizar. Con todo, el escalonamiento de las marchas no completamente bueno. La tercera velocidad es excelente y la cuarta no decepciona; en cambio, la primera y la segunda se quedan cortas. El funcionamiento del embrague es sumamente progresivo y suave. El accionamiento de la palanca, aunque resulta duro, se hace con rapidez, lo que permite un buen aprovechamiento de toda la fuerza. La sincronización de las cuatro marchas no tiene fallo, ni aun reduciendo sin hacer doble embrague.

Los frenos, los delanteros de disco y los traseros de tambor, resultan altamente eficaces y la falta de servo sólo obliga a una presión ligeramente mayor sobre el pedal, que no llega a ser fatigosa. Su único defecto, el chirrido de las zapatas. Más destacable aún que los frenos es la dirección, rápida, precisa y suave, con una eficacia que queda aumentada con el empleo de los neumáticos radiales Michelin ZX. Aun en las maniobras a coche parado no se hace dura.

Sobre la estabilidad de este coche se ha dicho ya mucho en todas ocasiones. Se puede andar fuerte con este coche sin correr peligro, aunque siempre es recomendable la prudencia. Su entrada en las curvas puede calificarse de sensacional y la acción de suspensión «hidrolástica» en terrenos ondulados francamente buena. Aunque sin perder seguridad, el coche tiene un comportamiento menos satisfactorio en carreteras adoquinadas, debido a la transmisión de las vibraciones.

Por lo demás, los elementos de confort son prácticamente los mismos de su modelo precedente. Con cuatro plazas se va bien emplazado en él, pese a que los asientos traseros resultan algo cortos, los delanteros, con su nuevo diseño dan una mayor comodidad, pero dejan las piernas del conductor excesivamente en el aire.

En resumen, coche ideal, por sus dimensiones, comportamiento y consumo, para el tráfico en ciudad; francamente bueno para carretera, con conducción cómoda y muy seguro. Su mayor inconveniente, como en todos los modelos de Authi, sigue siendo el precio que seguimos considerando alto.

MOTOR PRESS

# CONTINUO AUMENTO CONSUMO DE GASOLINA

## 777 MILLONES DE PESETAS, BENEFICIO DE CAMPSA

*En la última Junta General de accionistas de CAMPSA se han barajado datos y cifras que son bastante expresivos por lo que se refiere a nuestro índice de motorización, en sostenido incremento.*

*Aunque las actividades de CAMPSA alcanzan un ámbito más extenso que el suministro de combustible para vehículos de motor, es interesante destacar que en dicha Junta se puso de relieve que en algo más de veinte años, el capital de la Compañía se había elevado desde 190 millones de pesetas a 3.600 millones que es el capital actual. Capital que ha de incrementarse notablemente a corto plazo, ya que está previsto para el próximo otoño un aumento que representará la emisión de una acción nueva por cada diez antiguas, y para 1970 otro aumento de una acción nueva por cada ocho. También se ha anunciado un amplio plan de financiación a largo plazo, que será propuesto a la Junta General de accionistas del próximo año.*

*La venta de productos petrolíferos llegó en 1968 a los 15,2 millones de toneladas métricas, lo que representa un incremento del 15 por ciento respecto a las ventas del año anterior.*

*El mayor volumen de ventas lo alcanzó el fuel-oil, con más de 9 millones de toneladas y un aumento respecto a 1967 del 19 por ciento. En segundo lugar se encuentran las ventas de gas-oil, que aumentaron el 13,67 por ciento. De lubricantes se proporcionaron al mercado unas 235.000 toneladas.*

*De gasolina (excluida la de aviación) se han vendido durante 1968 la respetable cantidad de 2.610 millones de litros, lo que supone un aumento del 15 por ciento en relación con las ventas de 1967.*

*El incremento de ventas previsto en el II Plan de Desarrollo para 1971 es bastante notable, ya que se calcula que en dicho año serán de más de 31 millones de toneladas de productos petrolíferos (el doble que en 1968), y aún se prevé como posible llegar a los 45 millones de toneladas para 1975.*

*Pasando al capítulo de beneficios, advertimos que éstos han representado para la Renta de Petróleos (Fisco) la no despreciable cantidad de 14.597 millones de pesetas, con un aumento de 2.630 millones sobre la cifra de 1967.*

*Al propio tiempo, la CAMPSA obtuvo un beneficio de más de 777 millones de pesetas (el 16 por ciento que en 1967), de los que 291 millones se han aplicado al fondo de reservas.*

*A la vista de los datos que anteceden, y teniendo en cuenta, sobre todo, la expansión que va tomando el automóvil de turismo, que ha dejado de ser, por regla general al menos, un objeto de lujo, se nos ocurre pensar que sería conveniente revisar la política fiscal en lo que atañe al consumo de carburantes.*

*Un impuesto de 6,25 pesetas por litro para la gasolina denominada «supercarburante» (96-98 octanos) y de 5,75 pesetas por litro para los demás, y aun el de 2,75 pesetas litro de gas-oil parece un impuesto excesivo, tanto más que, a medida que el uso de los vehículos se extiende, la carga tributaria se va acercando más al impuesto «per capita» que al fundado en la capacidad tributaria del usuario.*

*El automovilista tiene conciencia de que la gasolina es cara y de que la excesividad del precio se debe a los impuestos, pero a pesar de todo la paga, diríamos que hasta con gusto, y merced a ese fenómeno que tan exactamente se ha definido como «ilusión social» de tener y disfrutar un automóvil.*

# NTO DEL NOLINA\*

Además la recaudación del impuesto es fácil, cómoda, segura. Pero facilidad recaudatoria no equivale a justicia fiscal.

Ciertamente que cada vez son mayores los gastos de la comunidad, porque también son mayores las prestaciones que esperamos de los servicios públicos. Pero si la carga tributaria debe repartirse en proporción a las posibilidades de cada uno, sin olvidar que debe existir un mínimo exento de impuestos determinado por las exigencias mínimas que pueden pretenderse de un determinado orden económico-social, creemos que en los actuales momentos no es el automóvil el dato más exacto para medir la efectiva capacidad del contribuyente.

(MOTOR PRESS)

## HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

M A D R I D -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg.: Mindanao



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

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

## Reda Guipuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA  
DINAMISMO  
AGILIDAD  
TIEMPO



Oficinas:

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

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

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



# 1.000.000 de firmas

Para un millón de SEATS.

Dieciséis años de experiencia nos han dado estos resultados: un millón de coches y un millón de propietarios satisfechos.

La forma de conseguirlo es sencilla, cada SEAT que sale de nuestras factorías se ha construido como si fuera un modelo único.

Por eso los números de nuestros motores son otras tantas firmas de garantía.

La garantía de que su SEAT es un coche fuera de serie.



## CAMPAÑA DEL ALUMBRADO

La Jefatura Central de Tráfico anuncia la puesta en marcha de una nueva Campaña del Alumbrado que tendrá lugar entre los días 15 al 22 de octubre.

El éxito obtenido hasta el momento por las sucesivas campañas efectuadas en toda España, ha movido a la Jefatura Central de Tráfico a llevar a cabo periódicamente este servicio gratuito que tiende a uniformar el sistema lumínico de los coches, condición básica si se quieren evitar los accidentes cuando se circula de noche.

Para ilustrar aún más sobre los fines de la campaña y su desarrollo, la Jefatura Central de Tráfico va a poner en circulación folletos y octavillas que en su momento oportuno llegarán a manos de nuestros asociados.

## LA LUNA Y AZPEITIA

Un amable comunicante nos envía esta queja:

«Año 1969: llegada a la Luna y... en Azpeitia no ha llegado aún ni el gasoil, ni la gasolina de 96 octanos.

¿No es increíble que no tenga este servicio Azpeitia con más de mil cien vehículos, lo que supone uno por cada 10 habitantes, en proporción una de las mayores densidades de España y tengamos que salir para adquirir dichos productos?

Además se da la circunstancia de que hace más de un año está terminada una estación de servicio, a falta sólo del combustible para que comience a funcionar.»

Efectivamente resulta un tanto extraño y paradójico el que en Azpeitia no exista un servicio público de tanta importancia. Pensamos no obstante que se hallará en trámite la concesión del mismo, máxime cuando, como dice nuestro comunicante, se posee hasta la estación... faltando únicamente el líquido elemento.

## SE RETRASA LA CELEBRACION DE LA SUBIDA AL JAIZKIBEL

Una de las pruebas de nuestro calendario de competiciones automovilistas, es sin duda la Subida Automovilista al Jaizkibel. En ella nuestros especialistas del volante pueden demostrar sus habilidades, pues ciertamente el recorrido que ofrece la carretera del Jaizkibel les da la mejor oportunidad para ello.

La prueba está indicada en el calendario nacional para el 23 de noviembre. Sin embargo, según nuestras noticias, va a ser retrasada su celebración al coincidir con otra importante prueba que se anuncia en el Jarama y que igualmente tiene concedida idéntica fecha en el calendario nacional.

Debido a ello se quiere celebrar la subida al Jaizkibel el 30 del mismo mes de noviembre.

Cuando no se cuenta con gran número de pruebas automovilistas y por otra parte cuesta tanto trabajo y esfuerzo montarlas, resulta ilógico que quienes confeccionan el calendario nacional no tengan en cuenta estas coincidencias...

## AVISO A LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO

Durante el mes de septiembre finaliza el plazo para el pago del tercer trimestre del Canon de Coincidencia, gestión que puede ser encomendada en estas oficinas por los Sres. socios, propietarios de vehículos de servicio público.

## NECROLOGICAS

El pasado mes de agosto falleció en nuestra ciudad don Esteban Konyay Fischer, director de Establecimientos Beissier y hermano de don Andrés, recientemente fallecido también.

\* \* \*

Se registró asimismo el fallecimiento de don Santos Zulategui Cañis, domiciliado en Irún.

\* \* \*

Después de larga y penosa enfermedad falleció don Fernando Aguirre Lerchundie, empleado de Cementos Rezola.

\* \* \*

En el mes de junio dejó de existir don Romualdo Eizaguirre Fernández, industrial de Motrico.

\* \* \*

Don Javier Cortes Busselo, comerciante de la plaza, falleció en el pasado agosto.

A los familiares de todos estos queridos socios que ya no están entre nosotros, les expresamos nuestra más sentida condolencia.

## TARJETAS DE TRANSPORTE

Se pone en conocimiento de los señores socios a los cuales se les haya pasado el plazo para la revisión de las Tarjetas de Transporte, que pueden proceder a la solicitud de nuevas tarjetas a partir del día 1 de septiembre.

Para tal gestión pueden pasar por estas oficinas.

## DON FERNANDO CONLLEDO, ASCENDIDO

Don Fernando Conlledo, del Cuerpo Técnico de Aduanas, ha sido designado subdirector general de Aduanas.

Don Fernando Conlledo es persona que cuenta con innumerables afectos tanto en la provincia como en la capital. Durante su permanencia durante años en las Aduanas de Irún, y en los puentes internacionales de Irún y Behobia, ha puesto de manifiesto, al mismo tiempo que su rectitud, el deseo de complacer a cuantos le visitaron, dentro de los cauces legales de su profesión.

El ascenso logrado en estos momentos es la consecuencia de su bien hacer en tan difícil cargo. Nuestra más sincera enhorabuena.

## TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4307

SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES (SINIESTROS) - 4306

ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS, S. A.  
**APARCAMIENTO DE OQUENDO**



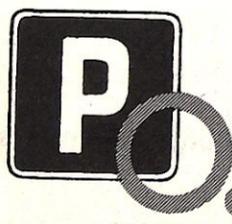
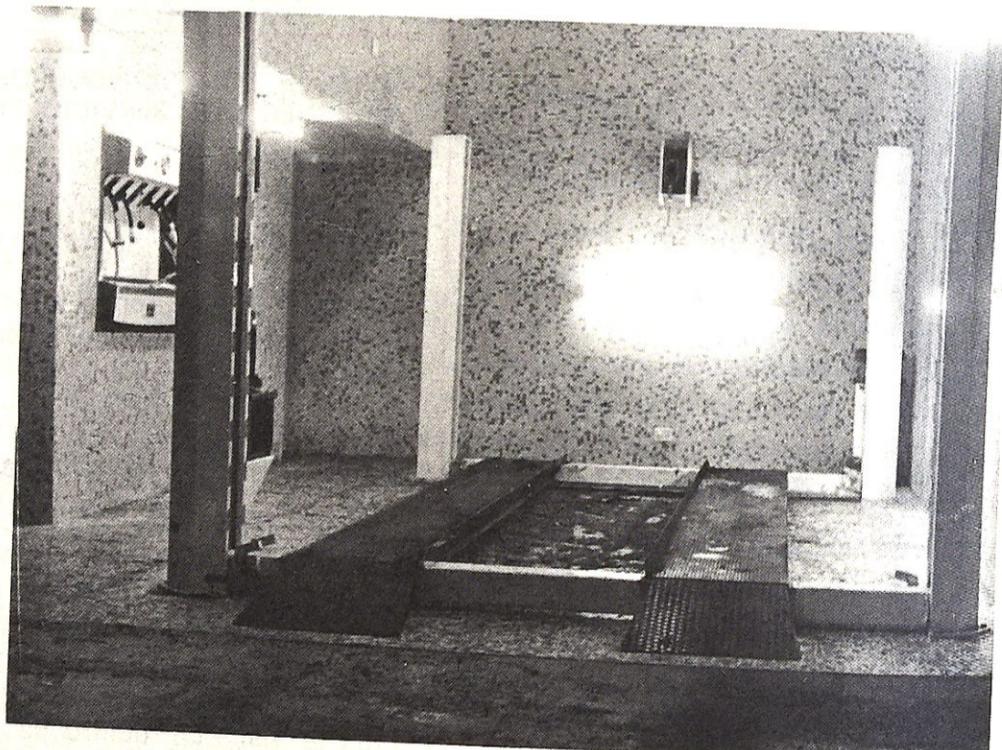
MODERNISIMAS INSTALACIONES DE

**LAVADO y  
ENGRASE**

Por el importe normal de estos servicios, Vd. podrá hacer uso del Aparcamiento, sin recargo alguno, hasta el límite de **UNA HORA.**

**TARIFAS DE APARCAMIENTO**

1 —	10,— Ptas. la Primera hora o fracción.
	5,— » cada hora siguiente o fracción.
2 —	<b>PASES</b>
	Por UN MES ..... 1.300 Ptas.
	Por UN MES NOCTURNO (de 21 a 9 horas)..... 900 Ptas.
3 —	<b>CONTRATOS</b>
	Por un año ..... 12.500 Ptas.
	Por tres años ..... 32.000 »
	Por cinco años ..... 52.000 »



quendo

**PARA UN TRAFICO MAS  
AMABLE EN SAN SEBASTIAN**

Oficinas: 1.ª Planta, (bajada frente al Restaurante Oquendo)

• Teléfono 29278

# GRAVES SANCIONES IMPUESTAS POR LA FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO

La Federación Española de Automovilismo ha adoptado importantes y ejemplares decisiones, como consecuencia de un accidente imprevisto ocurrido en el Rallye Costa Brava, en el que uno de los copilotos participantes resultó herido.

Al tratar de prestársele ayuda se requirieron los servicios de un automóvil participante, negándose a ello los que iban a bordo del mismo.

Todo ocurrió de noche y debido a ello se produjo una lamentable confusión cargando la culpa a los pilotos madrileños Villamil y Fuertes, que formaban equipo en esta prueba. Ante la negativa de éstos que desconocían totalmente el accidente y el incidente, la Federación Española abrió una información, quedando totalmente aclarado el incidente y demostrado que los corredores Villamil y Fuertes eran ajenos al lamentable hecho.

El acuerdo de la Federación Española de Automovilismo es este:

La Federación Española, reunida en junta extraordinaria ha resuelto imponer las siguientes sanciones:

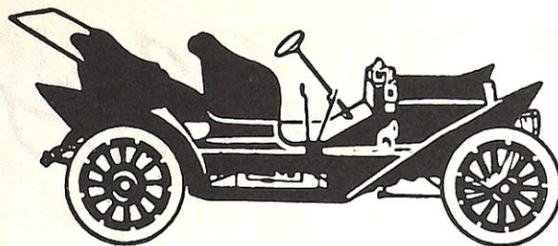
1.º A don Alberto Bernaldo y a don Alberto Berberán, conductor y copiloto del Seat 124, participante en el rallye y con licencia en la Federación Catalana, cuatro años de suspensión de ésta para poder participar en pruebas automovilísticas.

2.º A don Salvador Sansa, director de la carrera, dos años de inhabilitación para poder actuar como oficial en pruebas automovilísticas.

3.º A los comisarios de prueba don Santiago Aguasca y don José A. Maseras, un año de inhabilitación para poder actuar como oficiales en pruebas automovilísticas, respectivamente.

4.º A la Peña Motorista 10 por Hora, organizadora de la prueba, amonestación grave.

Asimismo hace constar la Federación Nacional de Automovilismo que el corredor don Leopoldo Pérez de Villamil y el copiloto don Manuel Fuertes son totalmente ajenos a la conducta antideportiva y a las supuestas infracciones que les habían sido imputadas.



## MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS  
DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341



## Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B.M.C. inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

## SAN SEBASTIAN

*Recambios  
Accesorios*

**RADU**

**DOMINGUEZ UGARTE**

Avda. Sancho El Sabio, 3  
Teléfonos 25423-28723  
**SAN SEBASTIAN**

**TALLERES IZAGUIRRE**

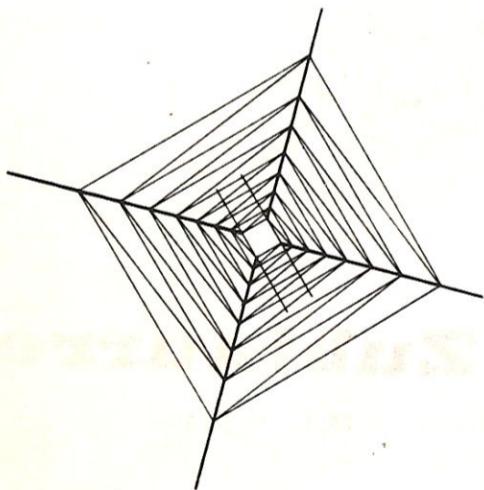
SERVICIO OFICIAL  
"CITROEN"

**MAXIMA GARANTIA  
BUEN SERVICIO**

Mecánica  
Electricidad  
Chapistería  
Cabina de pintado y  
Horno de secado  
Pintado de bajos  
Servicio de engrase  
Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación  
y control de servicios

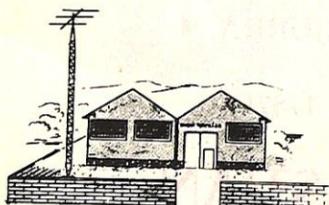
Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534  
**SAN SEBASTIAN**



**angel iglesias**

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

**SAN SEBASTIAN**



**TALLERES**  
Barrio Martutene  
Tel. 50200 (centralita)



**MONTAJES Y  
ALMACENES**  
Paseo de Errondo, 5  
Teléfono 16927



**EXPOSICION**  
Av. Sancho el Sabio, 7  
Teléfono 26184

# GREAVES IRA AL MUNDIAL DE MEJICO

Jimmy Greaves, el famoso astro de fútbol del equipo de Tottenham Hotspur y de Inglaterra, que ha hecho más goles que cualquier otro jugador, posiblemente pase para un nuevo equipo para el tiempo en que se realicen las series de fútbol de la Copa Mundial en Méjico el año que viene.

La noticia se divulgó en Londres. Greaves ha estado tomando parte en pruebas secretas de conducción en el Centro de Competiciones de Ford en Inglaterra, con la posibilidad de unirse al equipo de rallye de dicha organización que participará en el Rallye de la Copa Mundial, al mismo tiempo que los fut-

Dice el Sr. Turner. Gerente de la Ford: «Greaves es buen material para piloto de rallye. No cabe duda que es un buen piloto a pesar de que actualmente le falta experiencia y la habilidad necesaria que se adquiere al guiar bajo difíciles condiciones. Pero lo más importante es que su entrenamiento en el campo de fútbol le ha dado un perfecto estado de preparación física y una enorme velocidad de reacción. Empero, falta aún mucho hasta que podamos decir que está preparado para representarnos en un rallye».

Si Greaves pasa las duras pruebas que se le han preparado, podría llegar a la línea de-



bolistas del mundo entero se congreguen en Méjico para comenzar su serie de campeonato.

Bajo la observación cuidadosa del Gerente de Competiciones de Ford, el goleador Greaves ha estado demostrando, frente al volante de un Escort preparado en fábrica para rallye que su increíble velocidad de reflejo mental y físico le favorece igualmente tanto en la ardua tarea de piloto como en su actuación como uno de los principales atacantes en el campo de fútbol.

lantera junto con los otros astros de Ford, como Roger Clark, Ove Andersson y Hanny Mikkola.

«Desde el punto de vista de pilotar, no me hago ilusiones» dice Greaves. «El trabajo del piloto de rallye es sumamente difícil de aprender. Pero es un desafío y una experiencia emocionante. Es algo que siempre he querido probar, y conozco a muchas personas que darían cualquier cosa por tener una oportunidad de conducir un auto de este tipo».

C  
O  
M  
O  
  
P  
I  
L  
O  
T  
O  
  
D  
E  
  
R  
A  
L  
L  
Y  
E

---

---

# LA CIRCULACION EN AUTOPISTAS

---

---

La constante labor que viene realizando el Ministerio de Obras Públicas en materia de mejora y ampliación de la red nacional de carreteras, está produciendo los resultados previstos, de forma que en la actualidad existen ya en España 224,4 kilómetros de autopistas, que según las previsiones serán 300,2 kms. para finales de año, 424,5 kms. en 1970, alcanzando la cifra de 560 kms. para el 31 de diciembre de 1971.

Esta política de transformación de carreteras y de creación de nuevas vías de comunicación, ha dado lugar a nuevas situaciones respecto a la circulación de vehículos y, dado que el Ordenamiento jurídico es el encargado de cubrir, mediante el conjunto de sus normas, las «lagunas legales» que se producen por efecto del progreso, nos encontramos con el hecho de que, paralelo al desarrollo técnico se produce un fenómeno de actualización e innovación normativa que evita un posible desequilibrio entre los nuevos medios que el trabajo y la inteligencia humana logran para su propio servicio, y la utilización ordenada —única forma posible de uso— de estos instrumentos de que el hombre dispone.

El reciente Decreto de 26 de julio de 1969 viene a completar, definir, reformar y, en una palabra, actualizar, las normas por las que se ha de regir la circulación en autopistas, la cual requiere una regulación diferente, en ciertos aspectos, de la correspondiente a las demás vías públicas ya que, según definición del propio Decreto, «son vías especialmente concebidas y construidas para la circulación de automóviles, a las que no tienen acceso las fincas colindantes, con varias calzadas para cada sentido de circulación separadas entre sí por una franja de terreno u otros medios y que no son cruzadas a nivel por ninguna otra vía ni línea de ferrocarril», es decir, que son vías concebidas en función del mejor aprovechamiento de los vehículos automóviles y reservadas para su utilización exclusiva sin compartirla con otro tipo de vehículos.

La experiencia y la técnica internacionales, así como los trabajos dirigidos hacia la uniformidad de las reglas de circulación efectuados bajo los auspicios de las Naciones Unidas y de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, que han culminado en la aprobación de una nueva convención mundial sobre circulación y señalización vial, firmada por España en Viena el 8 de noviembre del pasado año, constituyen la orientación fundamental de esta reforma que cumple así el objetivo de armonización de nuestras reglas de circulación con las de los demás países.

Otro de los objetivos de este Decreto consiste en el establecimiento de las sanciones gubernativas que han de garantizar el necesario respeto a las normas que en él se establecen, pues la seguridad de la circulación, especialmente en este tipo de vías, exige el acatamiento estricto y riguroso de las normas de conducta; única forma posible de utilización ordenada de las mismas.

Estas modificaciones traen consigo la necesidad de legalizar nuevas señales, y así el Decreto citado describe las de:

- **PARADA PROHIBIDA**

- Señal circular con fondo azul cruzado por una barra de color rojo que impide no sólo el estacionamiento sino también la detención de vehículos.

- **AUTOPISTA**

- Señal rectangular con fondo azul y símbolo de color blanco, que indica el lugar a partir del cual son aplicables las reglas especiales de circulación, promulgadas también en las disposiciones que comentamos, que deben observarse en autopistas.

- **FIN DE AUTOPISTAS**

- Señal rectangular, igual a la anterior, cruzada por una barra roja. Indica el lugar a partir del cual dejan de aplicarse las reglas especiales de circulación que deben observarse para autopistas.

- **VIA PARA AUTOMOVILES**

- Señal rectangular con fondo azul y símbolo de color blanco que indica el lugar a partir del cual son aplicables las reglas especiales de circulación para este tipo de vías.

- **FIN DE VIA PARA AUTOMOVILES**

- Señal igual a la anterior cruzada por una barra roja que indica el punto en el que dejan de aplicarse las reglas especiales de circulación para este tipo de vías.

- **CARRIL PARA VEHICULOS LENTOS**

- Cartel rectangular con fondo de color azul que indica el carril adicional que debe utilizar todo vehículo que no sobrepase la velocidad mínima indicada por la señal inscrita.

- **EMPALMES POR LA DERECHA O POR LA IZQUIERDA**

- Señal de peligro (triangular) que advierte a los conductores del peligro que supone la posible incorporación por la derecha o por la izquierda de otros vehículos y les impone la obligación de permitir y facilitar esta incorporación, modificando la dirección o la velocidad de sus vehículos, si fuese necesario.

Con esta reforma el Código de la Circulación se ve engrosado con un capítulo más dedicado a la circulación por autopista, ya sea libre o de peaje, y cuyo contenido está presidido por el intento del legislador de hacer posible la circulación a grandes velocidades —están reservadas a vehículos automóviles que en llano puedan desarrollar una velocidad superior a 60 kms. hora— con el mínimo de riesgos que la velocidad implica.

La tarea legislativa está hecha. Tenemos la Norma que ha de guiar nuestra conducta en la utilización de las autopistas; ahora falta la segunda parte, que es la finalidad para la que ha sido dictada: el conocimiento y cumplimiento por todos, que será para el bien de todos.



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

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



Agencias de Viajes - Grupo A - N.º 5

## LE OFRECE UNA GRAN VARIEDAD DE VIAJES DE VACACIONES

### **AUTOMOVILISTAS A ITALIA EN EL «CANGURO BLANCO»**

Tres itinerarios visitando las principales ciudades de Italia.  
11 días. Precio: 7.310 Pesetas.

### **AUTOMOVILISTAS A INGLATERRA EN EL «PATRICIA»**

Dos itinerarios visitando Inglaterra en su propio automóvil.  
15 días. Precio: 11.875 Pesetas.

### **SAFARI FOTOGRAFICO EN AFRICA**

(Nairobi, Mombasa, Kenia y Uganda). Salidas semanales desde Madrid.  
17 días. Precio: 63.883 Pesetas.

### **16 INTERNACIONAL MOTOR SHOW**

TOKYO, 24 de Octubre al 6 de Noviembre 1969  
Visitando: TOKYO - YOKOAMA - HAMAMATSU - NAGOYA - KYOTO - HONG KONG - BANGKOK  
Precio por persona: 76.504 Pesetas.

### **DIVERSOS VIAJES A LOS ESTADOS UNIDOS**

INFORMES E INSCRIPCIONES:  
**SAN SEBASTIAN**

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

# Triunfo del equipo de motoristas de la Guardia Civil de Tráfico en Francia

Un equipo de motoristas de la Guardia Civil de Tráfico, ha participado en el XVIII Rallye Internacional de los Pirineos, de 522 kilómetros y cuatro pruebas complementarias, organizado por la Unión Motocycliste Paloise y patrocinada por la Société Nationale des Pétroles D'Aquitaine, donde los componentes del equipo español obtuvieron la siguiente

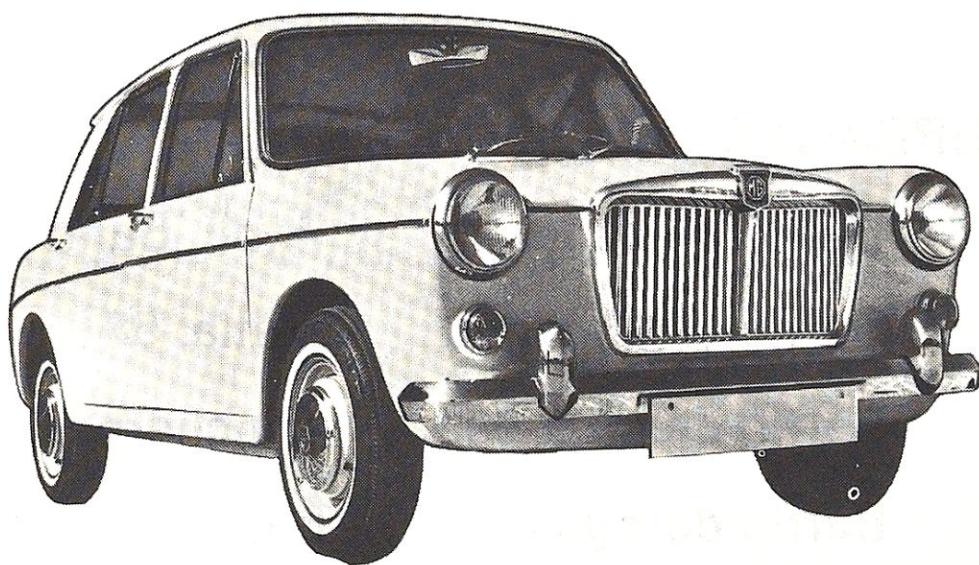
clasificación individual en la general: primero, segundo, quinto, décimo, duodécimo y cuadragésimo tercero.

En la categoría de 175 c/c.: primero, segundo y tercero; en la categoría de 250 c/c.: primero y segundo.

Por equipos, la Guardia Civil de Tráfico quedó el primero, ganando por segunda vez consecutiva la copa del Rallye.

Participaron en el Rallye dos equipos ingleses, uno de la Metropolitan Police y otro de A.C.U. de Londres; los equipos franceses de la Gendarmerie Nationale y de la Sûreté Nationale de Paris, Toulouse, Limoges, Marsella, Versalles, Estrasburgo, Niza y el de Maison-Alfort, y equipos civiles de Alemania, Suiza y Japón.

De 100 inscripciones que había, tomaron la salida 79, ya que a la dureza de la prueba se unieron las inclemencias del tiempo.



**MORRIS**



## J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

**SAN SEBASTIAN**

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

**IRUN**

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

**ZUMARRAGA**

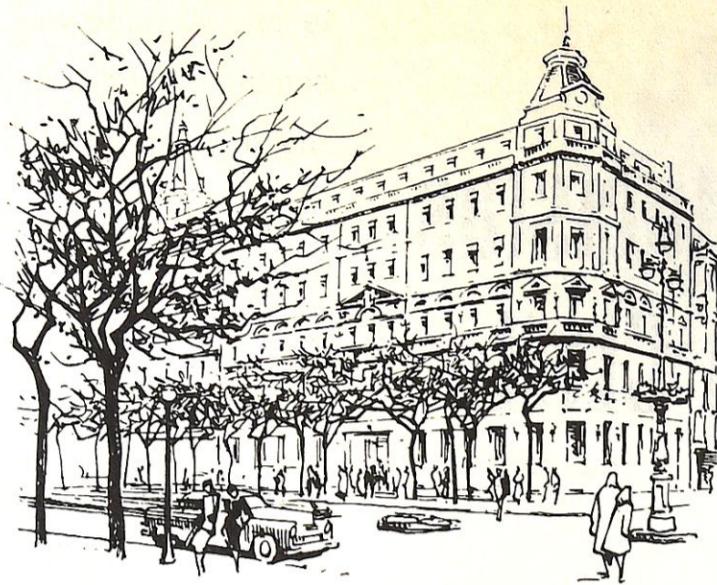
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

**EIBAR**

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



# Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

---

**Casa Central:**  
**Avenida de España, 19**  
**SAN SEBASTIAN**

## SUCURSALES URBANAS:

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

**Sucursales y Agencias**  
**en los principales pueblos de la Provincia**

---

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

# LOS INDICADORES DE DIRECCION

# Y

# LA LUZ VERDE

En las últimas estadísticas publicadas por la Jefatura Central de Tráfico sobre accidentes ocurridos en 1968, se indica que el 5,55 por 100 de ellos se han producido con ocasión de adelantamientos antirreglamentarios, lo que ha dado lugar a 1.882 accidentes de los que 109 fueron mortales.

## CAUSAS

Nos podemos preguntar cuántos de estos 1.882 accidentes se han producido por imprudencia, probablemente la mayoría; pero es muy posible también que algunos de ellos puedan ser imputados a impericia, a desconocimiento de las normas elementales que rigen los adelantamientos de los vehículos en carretera. ¿No se hubieran salvado algunas vidas, algunos disgustos y algunas largas convalecencias si los conductores de los vehículos implicados hubieran tenido un mayor y mejor conocimiento de las normas del Código de Circulación?

## RECORDEMOS EL CODIGO

Algunas de las reglas del Código de la Circulación no tienen relación alguna con la justicia o con la injusticia, sino que son normas indispensables para la convivencia. Son éstas las más difíciles de recordar, ya que no responden al sentimiento natural de lo justo del que todo ser humano es portador y, en ocasiones, es su infracción la que produce los más graves accidentes. Nos referimos, concretamente, a la interpretación de la luz verde que determinados vehículos han de llevar en la parte trasera.

El artículo 144 del Código de la Circulación prescribe que los vehículos con carga superior a 3.500 kgs., con ancho mayor de 2 metros o longitud superior a 6 mts., y, en todo caso, los vehículos articulados y los que arrastren remolque, llevarán una luz verde en el lado izquierdo de la parte trasera, que encenderán para indicar que han percibido la señal del vehículo que trate de adelantarlo.

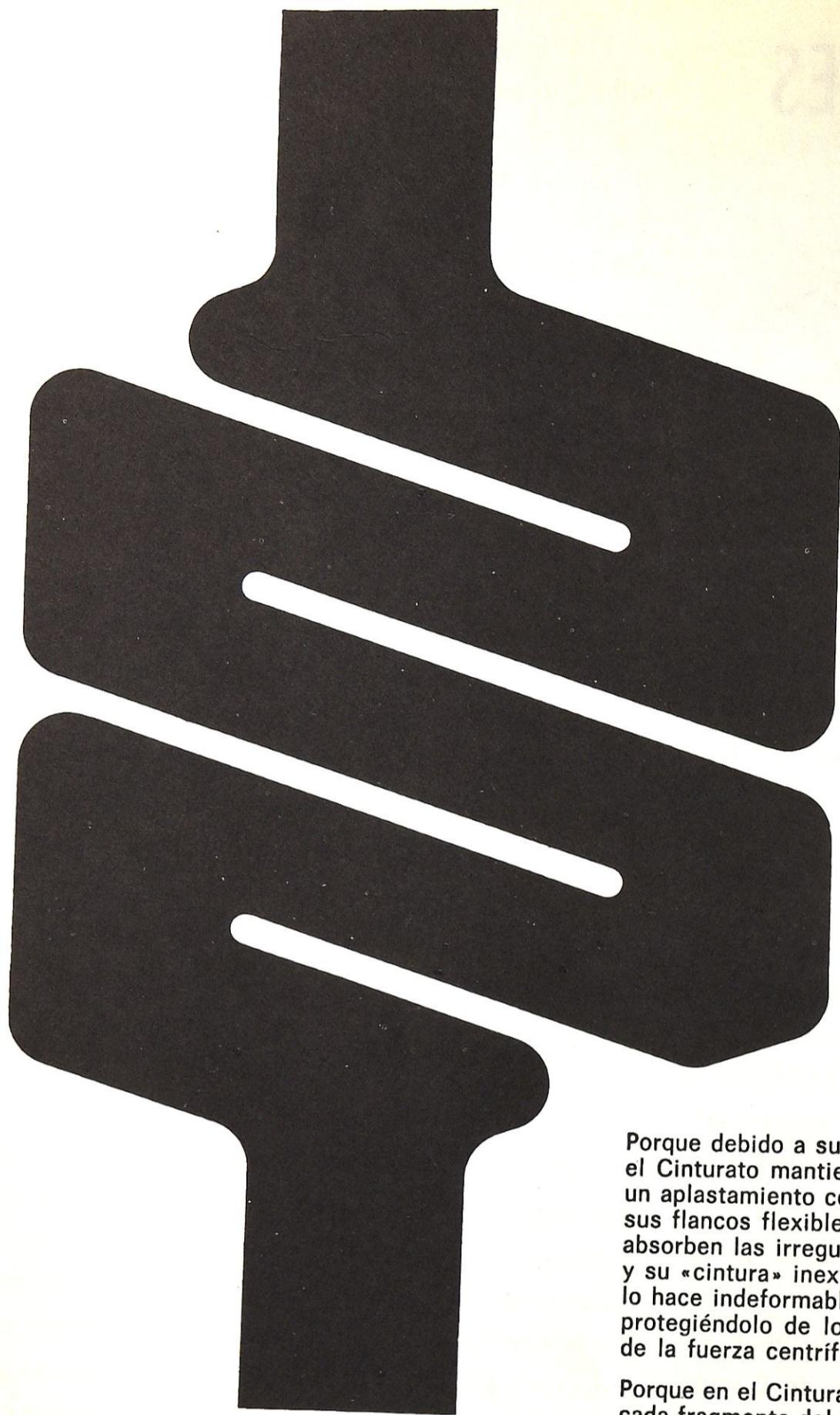
Hay que desterrar, por tanto, la errónea interpretación de que al encenderse la luz verde el camión al que tratamos de adelantar, el conductor del mismo está indicando que se puede realizar la maniobra; por el contrario en estos casos, como expresa claramente el mencionado artículo, el conductor está indicando que sabe que existe un vehículo que desea adelantarlo, por lo que éste debe esperar a que se encienda el indicador de dirección del lado derecho del vehículo que le precede que es la señal prevista por el propio Código para indicar que la maniobra puede ser realizada cuando la carretera está libre de obstáculos y prohibiciones.

## CORTESIA Y AYUDA

En el II Congreso Internacional de Tráfico celebrado en Esson se insistió en que no es suficiente el cumplimiento estricto de las reglas de tráfico sino que, al igual que la equidad influye en los jueces respecto a la aplicación de la Ley, la cortesía y la ayuda mutua han de presidir la acción del conductor y es este sentimiento de orden moral el que, acompañado del cumplimiento de las normas legales sobre circulación, ha de conducir al logro de un tráfico ordenado.

La prescripción que hoy hemos querido recordar a todos los conductores participa, como otras muchas, de la doble naturaleza de norma reglamentaria y de norma ética por cuanto significa no sólo la obligación del cumplimiento de unas determinadas maniobras sino también una predisposición moral de ayuda y de cortesía del conductor del vehículo de dimensiones que impiden la visibilidad de quienes lo intentan adelantar, hacia el resto de los usuarios de la carretera.

C. M. R. I.



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

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

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



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

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

**CINTURATO** es sólo **PIRELLI**

# Asignación de divisas con fines turísticos

por el Profesor Robert Mossé

## EL TURISMO Y LAS RESTRICCIONES DE CAMBIO

Desde que el Turismo Internacional ha llegado a ser técnicamente posible gracias al automóvil, al avión, a la elevación del nivel de vida, al tiempo libre, los mecanismos de cambio han sido un factor decisivo que tanto ha frenado o paralizado el turismo o bien ha favorecido su desarrollo.

Durante una treintena de años de 1931 a 1960, diversas restricciones considerablemente han entorpecido los viajes más allá de las fronteras nacionales. Sólo los americanos han escapado a las restricciones de cambio y se ha podido así creer que los Estados Unidos era el único país que podía proveer de importantes contingentes de turistas, bien abastecidos del poder de compra. Esto ha conducido a organizar la acogida un poco exclusivamente en función de esta clientela fácil (grandes Hoteles).

Desde una decena de años las reglamentaciones de cambio se han movilizadas progresivamente, muy especialmente en Europa Occidental y se ha visto aparecer una importante clientela nueva (alemanes, franceses, italianos, etcétera) con gusto y posibilidades diferentes.

España y en general los países del contorno mediterráneo (Italia, Grecia, Líbano, Israel), han tenido corrientes turísticas nuevas, que han llegado a ser posible por la liberación de los cambios.

Sin embargo, la situación debe ser considerada sin excesivo optimismo. Las restricciones de cambio, algunas veces muy severas subsisten en la mayoría de los países africanos, una gran parte de América del Sur, de Asia, etc., continúan, al mismo a subordinar la concesión de diversas para dirigirse al extranjero, a una autorización gubernamental o administrativa y todavía en el límite de niveles poco elevados. Por ejemplo, ciertos Estados no conceden divisas a sus nacionales que una sola vez en su vida y únicamente para efectuar una peregrinación en lugar determinado.

La UIOOT ha desde siempre recomendado concesiones de divisas más liberales para fines turísticos, igual que otras Organizaciones Internacionales, como, en un plan subregional, la OCDE. En 1963, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales recomendó la atribución a los viajeros de suma mínima correspondiente a 500 dólares. De hecho, muchos países no han alcanzado este límite.

Queda mucho por hacer todavía para alcanzar los objetivos anteriormente formulados y sería preciso también para los Estados que lo puedan hacer, definir nuevos objetivos más ambiciosos a fin de que haya progreso.

## LAS REGLAMENTACIONES

Las reglamentaciones de cambio son de dos categorías, según se refieran a los no residentes (es decir, los turistas extranjeros en el país que los acogen), o los residentes (es de-

cir, los nacionales: que quieren dirigirse al extranjero).

El «control de divisas» implica la supresión del mercado de libre cambio, es decir, la previsión de las operaciones libres y privadas sobre monedas extranjeras; estas operaciones están subordinadas a autorizaciones y no pueden ser efectuadas sino con los órganos oficialmente habilitados (en general, el Banco Central y sus correspondientes). Este régimen conduce a imponer obligaciones a los no residentes como a los residentes. Es muy necesario un control estricto para tratar de impedir los fraudes (mercado negro de divisas).

Los no residentes son o pueden estar sometidos a tres clases de regla:

a) Declaración controlada de lo que se posee al pasar la frontera tanto al salir como al entrar; la declaración y el control es no solamente sobre las normas y billetes nacionales y extranjeros sino también sobre los cheques, letras, créditos y objetos de valor; es inútil insistir sobre el carácter desagradable de tal regla, sobre todo si la visita en la aduana se convierte en un registro vejatorio.

b) Obligación de hacer el cambio, es decir, adquirir la moneda nacional en los organismos habilitados con inscripción en el pasaporte y algunas veces, obligación de adquirir un monto mínimo por día de estancia.

c) Prohibición de reconvertir a la partida en divisas extranjeras el saldo no gastado en moneda nacional.

Independientemente de la molestia ocasionada a los turistas extranjeros por estas declaraciones y controles, se les pone en la necesidad de calcular en forma muy precisa sus operaciones y sus gastos y, en general se les impone una tasa oficial y artificial de cambio que descorazona a numerosos turistas y los hace renunciar a compras de recuerdos y artículos locales.

Se quiere procurar divisas extranjeras para el Turismo pero se aleja a los turistas por las incomodidades.

La situación de los residentes que quieren dirigirse al extranjero es mucho peor. Está prohibido procurarse divisas extranjeras en otra forma que no sean las atribuidas oficiales. Eso exige controles múltiples y minuciosos (notablemente sobre las exportaciones y aún sobre las correspondencias privadas). En cuanto a las atribuciones oficiales, exigen siempre formalidades administrativas complejas y demoras. En exceso estas atribuciones no son acordadas sino en el límite de ciertos niveles. Estos niveles son muy variables según los países.

Un progreso relativamente modesto sería logrado si se llegara a poner en práctica la recomendación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales relativos al límite de 500 dólares.

Otro progreso consistirá en disminuir o aún suprimir completamente los controles y obligaciones impuestas a turistas extranjeros.

En fin, la UIOOT no puede sino reafirmar sus recomendaciones anteriores para la aplicación de medidas destinadas a la liberación la más grande posible de otorgamiento de divisas para fines turísticos, sea se trate de la Conferencia de las Naciones Unidas en Roma (1963), o bien de otras organizaciones internacionales sobre este mismo tema y en fin, ella no puede más que asociarse a las recomendaciones generales del fondo monetario internacional en favor de la eliminación de las restricciones de cambio (art. I, IV y art. VIII, sección 2 de los acuerdos de Bretton-Woods).

En favor de estas recomendaciones, cabe presentar algunas consideraciones generales.

La UIOOT no tiene necesidad de insistir sobre la importancia del turismo como factor de prosperidad y de desarrollo para el país que acoge, lo que exige reducir al mínimo las incomodidades y aún las formalidades. Pero debe tenerse en cuenta que es importante también facilitar a los nacionales los viajes al extranjero, puesto que es un medio de información y educación, aún más un instrumento de progreso, puesto que es un medio de establecer y de multiplicar los contactos culturales y económicos, porque también es necesario una cierta reciprocidad. De la misma forma que el comercio exterior no se puede exportar sin importar igualmente no se puede recibir turistas extranjeros sin permitir a los nacionales viajar al exterior.

Por otra parte no es inútil evocar los fundamentos frágiles, discutibles, y algunas veces erróneos de las restricciones de cambios.

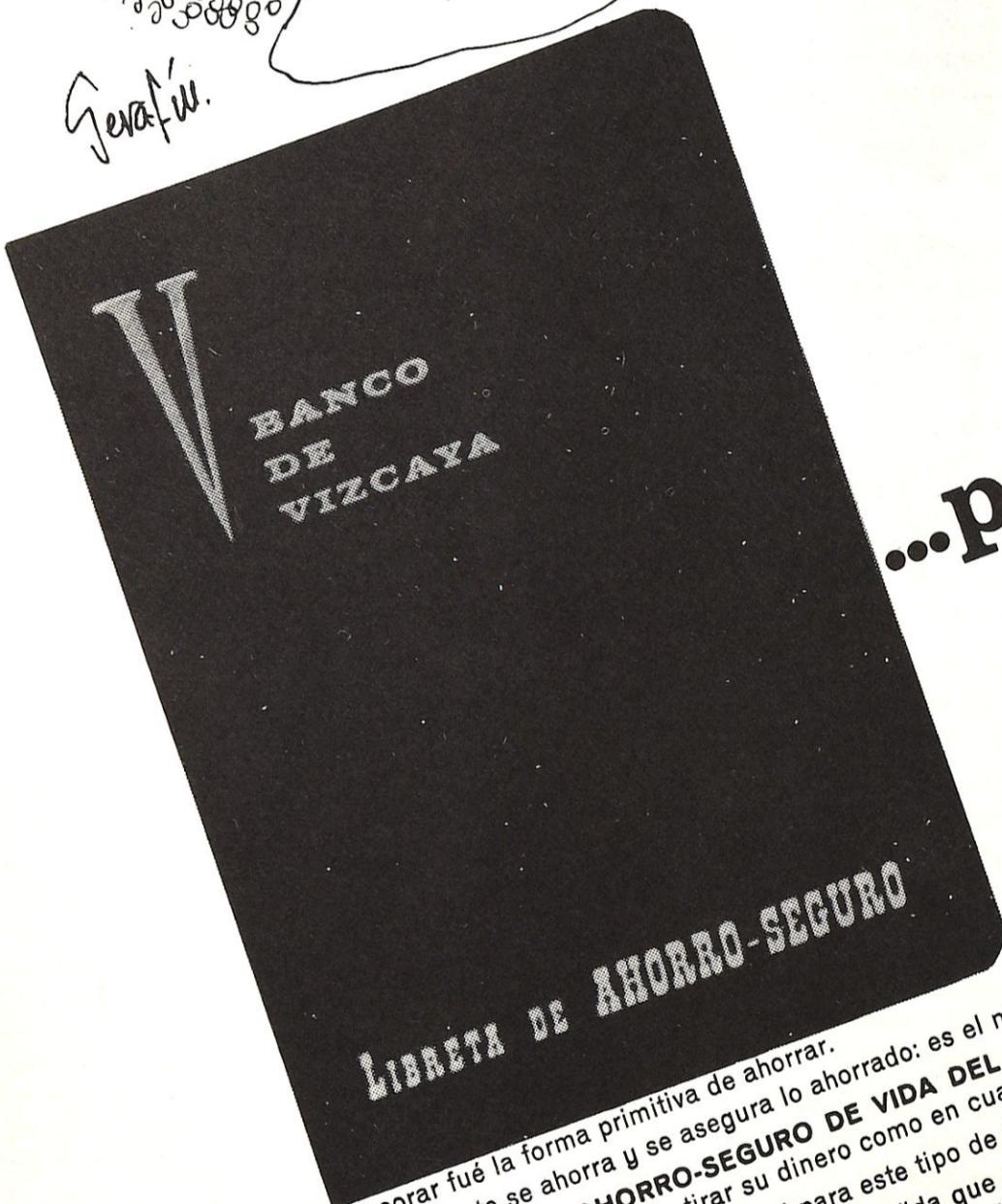
Los economistas más calificados no creen hoy día que sea absolutamente necesario equilibrar la balanza de pagos. Muy especialmente para los países en vías de desarrollo, se sabe que el déficit actual es la condición necesaria del progreso futuro. Nadie duda que este déficit deba ser llenado por una ayuda y por préstamos que vengan de países más avanzados y de instituciones internacionales. En fin, se sabe que las restricciones de cambio son un procedimiento defectuoso, difícil de manejar y a menudo ineficaz. Las restricciones impuestas a los turistas no detienen ni las fugas de capitales, ni el mercado negro de las divisas y del oro.

Se debe señalar todavía que las sumas necesarias a los turistas para dirigirse al extranjero son algo relativamente poco importante y que aunque se trate de establecer prioridades de atribución de divisas, sería tal vez mejor dar prioridad al turismo que a la compra de ciertas máquinas costosas que serán mal utilizadas o bien a la compra de ciertos objetos de prestigio.

En conclusión, el turismo debe ser facilitado al máximo por la eliminación gradual de las restricciones de cambio, pues no es solamente un factor de prosperidad, es un medio de favorecer el desarrollo cultural y la comprensión internacional.



Hay muchos  
modos  
de  
ahorrar...



...pero este  
es el  
más  
seguro

DANIS

**BANCO DE VIZCAYA** Apartado 115 - Bilbao  
Deseo recibir información más detallada sobre  
las ventajas del AHORRO-SEGURO DE VIDA.

Nombre \_\_\_\_\_  
Domicilio \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_



RELLENE Y  
ENVÍE ESTE  
CUPÓN

Atesorar fué la forma primitiva de ahorrar.  
Actualmente se ahorra y se asegura lo ahorrado: es el nuevo estilo.

- EN LA LIBRETA AHORRO-SEGURO DE VIDA DEL BANCO DE VIZCAYA:**
- \* Vd. puede ingresar y retirar su dinero como en cualquier libreta de ahorro ordinaria.
  - \* Percibe el interés máximo legal para este tipo de libretas, 2,5 % anual.
  - \* Vd. está respaldado por un Seguro de Vida que puede ser equivalente a doblar su capital o triplicarlo en caso de accidente, en favor de quien designe como beneficiario.
  - \* Los límites máximos de este Seguro son 250.000 ptas. en el de Vida y otro tanto más en el de Accidente.
  - \* Y todo ello lo consigue por una muy reducida prima.

Ahorre «al nuevo estilo». Abra Vd. también su **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA EN EL BANCO DE VIZCAYA.**  
Le informaremos más detalladamente en nuestras Oficinas o, si lo prefiere, personalmente en su propia casa.

**BANCO DE VIZCAYA**  
EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

# LA DIRECCION AUTOMATICA... NO ES YA UNA UTOPIA

Respecto a la dirección automática, discutida frecuentemente en los últimos tiempos, se han presentado numerosos y poco claros comentarios. Naturalmente, no se trata de que el automovilista suba en Basilea a un coche dotado de dirección automática y no tenga que preocuparse ya del mismo, de las maniobras de adelantamiento, del frenado, de los cambios de dirección, etc., hasta llegar a Hamburgo. Pero la nueva dirección automática probada en Japón significa, sin embargo, un alivio notable en los viajes largos, sobre todo en las autopistas. Durante los próximos tres años se lanzarán al mercado los primeros mil coches con esta dirección automática, a un precio que se calcula en unas 240.000 pesetas.

El sistema de autodirección ideado por los ingenieros japoneses se basa en el principio de ondas dirigidas y goniometría. Un emisor lanza delante del coche una onda en semicírculo, en la cual, de acuerdo con el principio del radar, se registran todas las cosas móviles o paradas. Para ello es necesaria una antena doble con dispositivo de dirección por goniometría, que gira sobre el techo del automóvil.

El aparato automático trabaja de modo que permite conservar una velocidad de viaje anteriormente elegida. Además establece una «pista de viaje» que responde a la anchura de la ruta por la que se marcha y a los adelantamientos, y que tiene un campo de tanteo de 300 a 600 metros de longitud. Además de esta pista de viaje, registra obstáculos como árboles, arbustos, terraplenes, postes, etc., que aparecen en una pequeña pantalla, pero que desencadenan automáticamente los frenos y las maniobras necesarias para eludir esos

obstáculos cuando la pista de rodaje se ve cortada, como en las curvas, en los lugares en construcción o si el automóvil se desvía de su curso. Entonces no solamente aparecen puntos luminosos, sino también una línea de aviso de luz roja y se oye una señal acústica, al mismo tiempo que el coche frena y el conductor se hace cargo personalmente del volante.

En los trayectos largos en línea recta, por el contrario, el hombre puede ir leyendo tranquilamente sentado frente al volante. En las maniobras de adelantamiento es advertido a tiempo por una señal, a fin de que preste atención y actúe. Entonces puede modificar la velocidad establecida, mejorar la aceleración, pero no necesita, ni siquiera para un cambio de autopista, tocar el volante. Como la señal de radio en la pista de rodaje capta también los vehículos que se aproximan por detrás, entonces, en lugar de los frenos, indica que se le puede adelantar si no advierte a ningún otro vehículo a una distancia peligrosa. El aparato automático de indicación de adelantamiento no entra en funciones cuando nos sigue un coche en una zona determinada sin disponerse a adelantarnos. Los viajes de prueba han demostrado que de 100 maniobras de adelantamiento en un trayecto de 1.000 kilómetros, 632 podía realizarlas por la pista de rodaje libre, directamente el aparato automático de dirección.

Los fabricantes japoneses subrayan que este avance hacia una dirección automática aumenta notablemente la seguridad en el tráfico, al mismo tiempo que permite sostener la fluidez de los viajes.

## CONDUCTOR:

Circulando  
por la derecha,  
contribuye  
a un tráfico  
más seguro.



BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Especialidad en

PORCELANAS DE LIMOGES

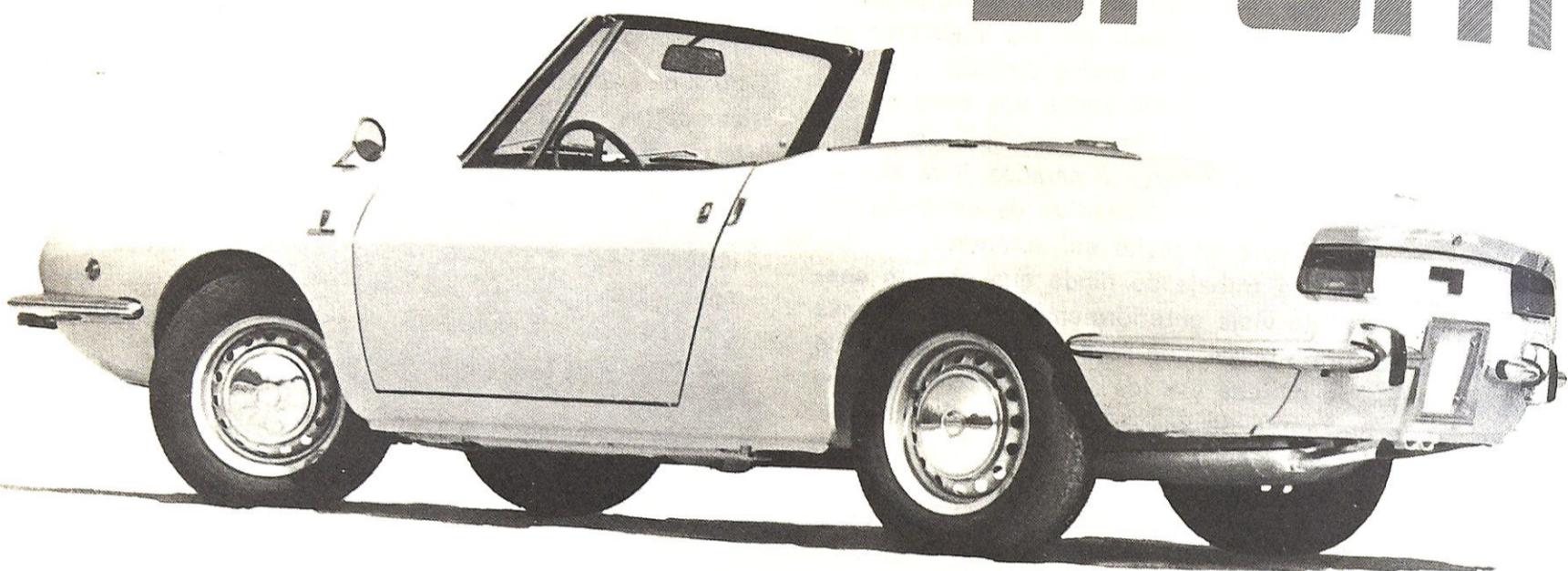
*Baccarat*  
CRISTAL

*Christofle*  
ORFEBRE

*Daum*  
CRISTAL

SAINT-LOUIS  
CRISTAL

# SEAT 850 SPORT



FIAT  
SEAT

**CANO, S. A.**

VESPA  
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

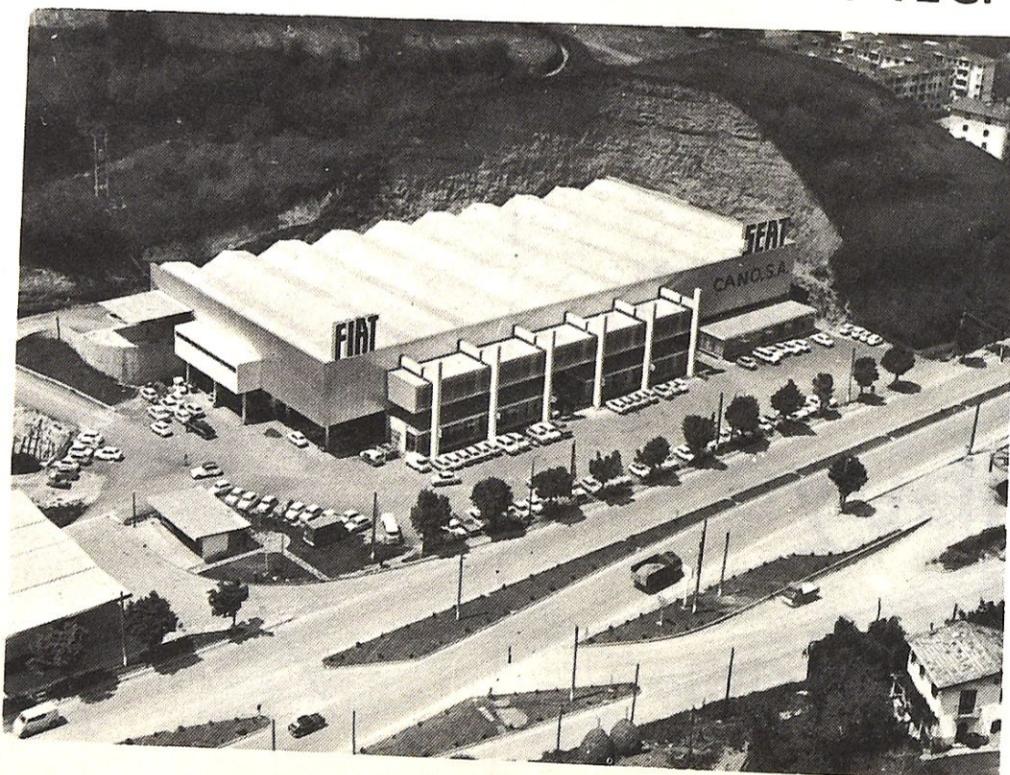
Asistencia  
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios  
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN  
Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

# Un pequeño deportivo que alcanza más de 150 Km/h.

Sin concederle al caso demasiada importancia, Seat ha procedido a la presentación informal de un vehículo que va a ser el primer coche sport de su gama: el 850. Junto al Seat 1 y al Seat 1.000.000, los directivos de la empresa colocaron un precioso Seat 850 Sport, con carrocería de Bertone, la que más éxitos ha tenido de las varias decenas que se hicieron sobre una misma base, y la que comercializó Fiat.

Resulta difícil situar este modelo dentro del cuadro de competidores en España. El único coche deportivo, Alpine, que se fabrica hasta ahora es de una concepción completamente distinta y de cilindrada superior: es un coche pensado desde el principio con línea deportiva. El nuevo Sport 850 supone la continuación y fabricación en serie —aunque ésta sea corta— de los intentos que carroceros, especialmente catalanes, han hecho para sacar partido a los coches. Seat, la primera fábrica española, se ha inclinado por lo ya experimentado y montará el Bertone. La gama del 850 quedará completada así con la berlina, la berlina especial, el coupé y el sport.

Se trata de un coche que por su ligereza y excelente aerodinámica, resulta rápido, hasta el punto de que anda por encima de los 150 kilómetros hora. Su belleza de línea, la agradable conducción y las prestaciones han hecho del modelo similar italiano un verdadero éxito de Fiat en toda Europa. En España creemos que causará un verdadero impacto, ya que en cuestión de precios Seat aquilata bastante.

**MOTOR:** Sus características, en resumen, son las siguientes: 4 cilindros. Cilindrada, 903 c.c. Relación de compresión, 9,5: 1. Diámetro, 65 mm.; carrera, 68 mm. Potencia: 52 CV. DIN. Embrague monodisco en seco. Cambio de cuatro velocidades adelante y marcha atrás.

**DIRECCION:** Tipo de tornillo y sector helicoidal. Articulaciones de los tirantes de la dirección que no necesitan engrase.

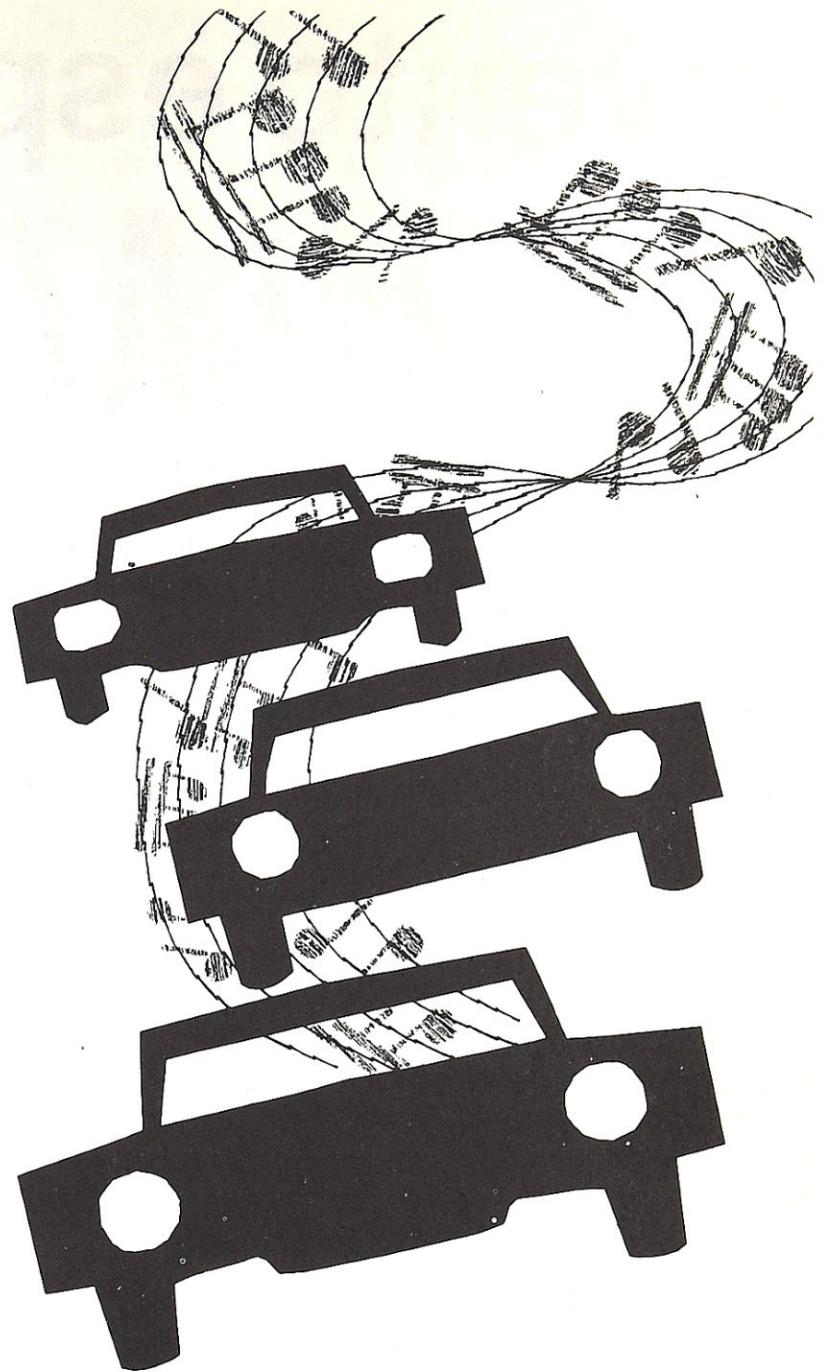
**SUSPENSION:** Anterior, de ruedas independientes. Ballestón transversal. Amortiguadores telescópicos de doble efecto. Barra estabilizadora. Posterior, de ruedas independientes, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos de doble efecto con brazos oscilantes.

**FRENOS:** Anteriores, de disco, y posteriores, de tambor. Freno de mano que actúa sobre las zapatas de los tambores traseros.

**RUEDAS:** De disco, con llantas 5J-13. Neumáticos de carcasa radial 155-13 o 150-13 ZX.

**PRECIO:** Sin impuesto en cualquier punto de España: 138.000 pesetas.

Como puede verse, sigue toda la mecánica del Seat 850 Coupé, a excepción del pequeño aumento de cilindrada, y de la relación de compresión, con lo cual se logra también un aumento en la potencia del orden de 5 CV. DIN.



sus programas preferidos con

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

# RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

# invento español:

# UN EFICAZ ANTI-ROBO

Un santanderino, don Antonio Lavín Mazo, acaba de inventar un sencillo aparato capaz de terminar, por sí solo, con los robos de automóviles. Así, como suena. Con la simple instalación en el vehículo del singular y práctico aparato, el coche queda de tal suerte seguro que ni el «caco» más hábil de cuantos se dedican a manipular y a sustraer lo ajeno es capaz de hacerlo desaparecer con la facilidad y casi impunidad con que hasta ahora lo vienen haciendo.

La noticia no dudamos ha de ser acogida con íntima satisfacción entre los millares y millares de usuarios de toda suerte de vehículos, puesto que este aparato se puede adaptar a cualquiera de ellos, ya que, por desgracia, y ello también en razón directa al número cada vez mayor de personas que disponen de coche propio, los robos de vehículos se están haciendo demasiado frecuentes.

## ROBOS Y ANTIRROBOS

Según estadísticas, unos 20.000 coches son los que se roban en la actualidad en España, aunque muchos de estos robos —la mayoría— no ofrezcan más que la simple desaparición momentánea, para ser hallados al día siguiente a pocos kilómetros de distancia, si bien, eso sí, con rasponazos, abolladuras, ruedas pinchadas, falta de gasolina, o sustracción de alguna pieza.

Para paliar en lo posible este problema se han probado una serie bastante numerosa de métodos antirrobo: cortes dados por la noche en el sistema eléctrico; desenchufes de bobina; cerraduras especiales; cadenas, candados, barras, blocajes de dirección..., en resumen, una larga teoría de sistemas que, para los «técnicos» en la sustracción, no ofrecen más dificultades que la pérdida de tiempo correspondiente, razón por la cual suelen hacer «¡fu!» a los vehículos que disponen de cualquiera de estos métodos y eligen el de al lado, tan sin nada que le proteja contra ellos, que parece que les está invitando a dar el consabido paseo.

## EL SISTEMA

Con esto queremos decir que el «caco» que desee llevarse un vehículo, si se empeña en ello y si dispone de tiempo lo hace desaparecer como por ensalmo. Bueno, lo hace no. Lo hacía. Porque con el invento del señor Lavín las cosas han cambiado por completo, y quien tenga coche una vez que el invento se lance al mercado, si se lo roban es porque quiere. Ni más ni menos.

Pero veamos en qué consiste este revolucionario y utilísimo sistema, que el mismo inventor nos va explicando mientras asistimos a su conocimiento práctico a la vez, ya que estas explicaciones las recibimos en su vehículos, donde tiene instalado un prototipo funcionando a las mil maravillas.

—Lo denomino —dice— aparato antirrobo y amortiguador de embrague y consiste en una combinación de válvulas: una que hace funcionar el líquido de la bomba del embrague en una sola dirección, y la otra que funciona en las dos direcciones, pero controlada por medio de un dosificador, al objeto de graduarlo en un bloqueo total o en un retroceso controlado. En esta última posición, es decir, en la de retroceso, controlado, se puede soltar con toda brusquedad el embrague porque el coche sale normalmente, muy suave y sin tirones, a la vez que hace el bloqueo total.

De esta forma se acciona el embrague y se meten las velocidades, pero el coche no se mueve porque queda inactivo.

Establece contacto y el motor se pone en marcha. El aparato antirrobo está accionado. Pisando el acelerador y sin freno de pie ni mano que le sujete, aun a pesar de meter todas las velocidades hacia delante y hacia atrás, el vehículo permanece clavado. El éxito de la prueba es total.

—Veamos ahora para arrancar —dice.

Acciona el aparato de su invención con un simple giro, y sin embrague alguno ni «calarse» puesto que el pie está levantado el coche aún acelerando al máximo, sale limpiamente, sin brusquedades con la mayor suavidad.

—El aparato es muy sencillo. No puede tener desgastes por carecer de roces, y las averías no se producirán jamás. Es decir, que es un sistema hidráulico, ya que funciona a base de líquido, y además, eterno. Su instalación es de lo más simple. No hay que hacer sino un simple orificio en cualquier lugar del coche para colocarlo: junto a la llave de contacto, junto a los cambios..., en fin, donde se desee.

## DATOS TECNICOS

El aparato está diseñado principalmente para los automóviles de embrague con mando hidráulico. Va intercalado en el tubo que conduce el líquido desde la bomba al bombín del buté. Este tubo se puede alargar y de esta forma colocar dicho

aparato en el sitio que más convenga, incluso en el tablero de mandos.

El aparato se coloca dentro de una caja metálica normalmente cilíndrica, y en la parte superior de la misma lleva, una cerradura. El eje está incorporado al dosificador con lo cual, al cerrarlo, queda también cerrada la caja y bloqueado el embrague. Por el contrario, al abrir, también abre el dosificador y el embrague queda libre.

Esta misma combinación se puede hacer con la llave de contacto, ya que al poner el motor en marcha queda el embrague libre y al parar el motor, bloqueado.

#### **PATENTADO**

Don Antonio Lavín ha patentado su invento, como es lógico. Y no sólo ha dejado que lo probasen varios profesionales santanderinos y de otras ciudades que han quedado encantados del sistema, sino que varias casas lo tienen ya en estudio, entre ellas «Autisa» para su «Morris» en Pamplona, y «Femsa», en Madrid.

Estamos seguros que el invento hará impacto, porque nosotros, que hemos apreciado en la práctica este antirrobo, lo consideramos como sensacional y definitivo para la seguridad de los propietarios de los vehículos, ante la actividad nocturna de los amigos de lo ajeno.

JULIO POO SAN ROMAN  
(Gaceta Ilustrada)

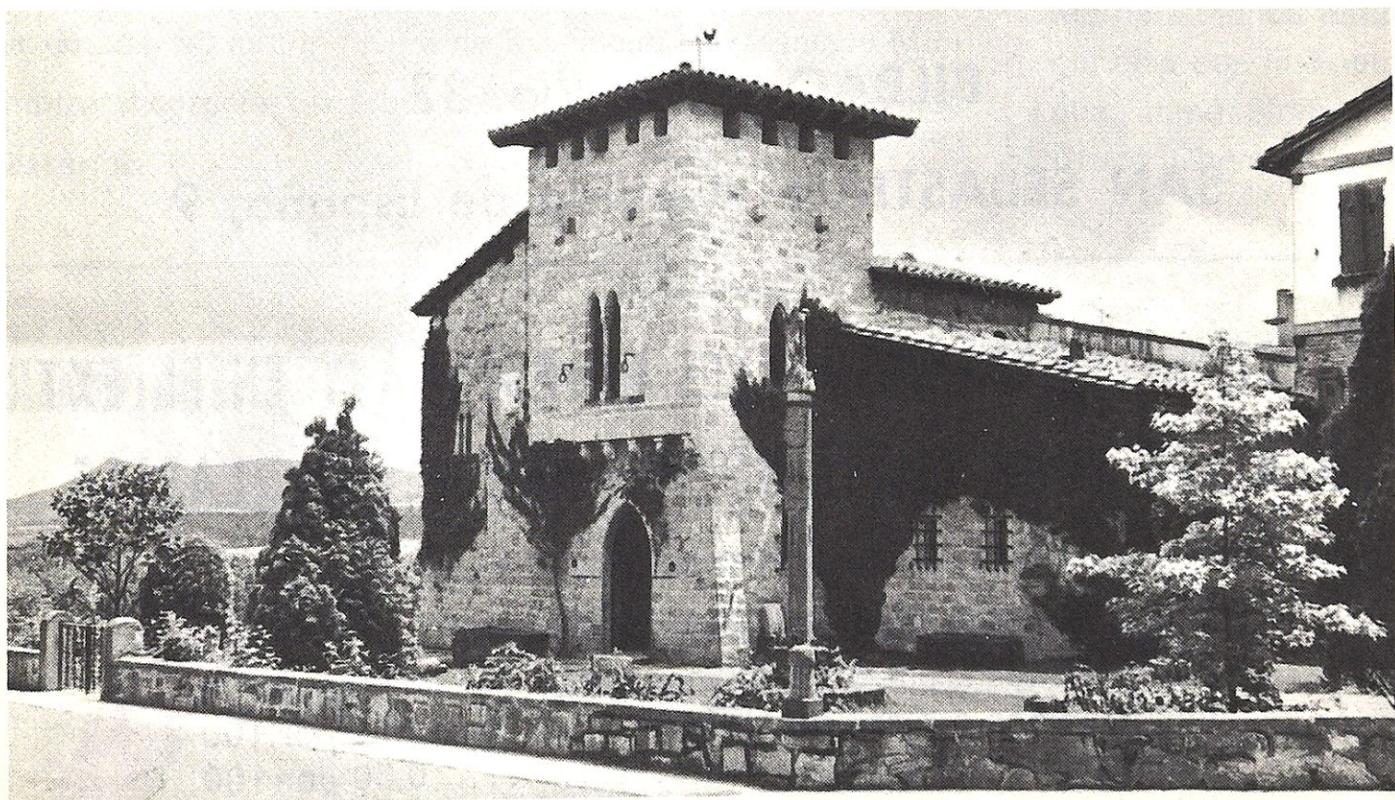
## **EN 1975 QUEDARAN PROHIBIDOS EN CALIFORNIA LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA**

El Senado de California ha aprobado un proyecto de ley que prohíbe la utilización de motores de combustión interna a partir de 1 de enero de 1975, a fin de terminar con la contaminación atmosférica. Dicho proyecto todavía no es definitivo y su aplicación depende de que para esa fecha la industria automovilística haya conseguido poner a punto motores totalmente distintos a los convencionales, como es el de vapor que actualmente se está desarrollando en Reno, pero en cualquier caso resulta evidente la significación del paso dado para evitar la contaminación atmosférica.

A estos efectos es de recordar la intensa labor de investigación que está realizando Chrysler, lo que permite prever que en 1975 la empresa dispondrá de los elementos precisos para que sus automóviles no sean agentes de contaminación. Chrysler es la pionera de las empresas automovilísticas norteamericanas en investigación de coches a turbina; en abril de 1964 presentó en Madrid uno de sus prototipos.

---

## **BAR - RESTAURANTE "MESON DEL CABALLO BLANCO" Platos regionales**



**PLAZA DEL CABALLO BLANCO - PAMPLONA**

# Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

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

CAPITAL DESEMBOLSADO ..... 217.044.750 PTAS.  
RESERVAS ..... 517.331.470 PTAS.  
TOTAL DESEMBOLSADO ..... 734.376.220 PTAS.

**Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:**  
Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

SUCURSALES:

**MADRID:** Recoletos, 22

**BILBAO:** Gran Vía, 32

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses ..... 3,50 por 100  
Imposiciones a plazo de 1 año ..... 4,00 por 100  
Cuentas corrientes a la vista ..... 0,50 por 100  
Libretas de ahorro ..... 2,50 por 100

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

## AL FIN EL RENAULT 12 EN ESPAÑA

La noticia está sin confirmar, pero puede darse por hecho que el Renault 12 será fabricado en España. Tan pronto como sea lanzado en Francia se procederá a su preparación en Valladolid, con lo cual el celo de FASA por estar al día gana nuevamente muchos enteros.

El R-12 es un coche de concepción clásica, con motor delantero y una carrocería dentro del estilo del R-8 y R-10, más que en las de los R-4, R-6 y R-16. Irá equipado con un motor de 1.300 c.c., que rendirá una potencia de 58 CV. Aunque todavía es prematuro, sea bienvenido este modelo, que entra dentro de la esfera alta de los coches medios, cada vez más estimados en nuestro país.

## NUEVO MINI DE LA B. L. M. C.

El lanzamiento de un nuevo Mini por parte de la B. L. M. C. parece ser uno de los puntos claves de la industria británica del motor de cara a la dura competencia que se le ha abierto en todo el mundo. Las provisiones para el año 1969 eran de fabricar dos millones de vehículos de motor, las cuales parecen haber sido cortadas con bastante generosidad, por lo cual todas las firmas británicas afilan sus armas comerciales.

Las nuevas armas comerciales serán: una berlina 1300 llamada GT, por estar dotada del motor 1300 S de los Cooper, y un nuevo Mini 1000 cuyo motor incorpora un árbol de levas en cabeza, accionado por correa exterior.

## SIMCA BUSCA UNA GRAN CILINDRADA

De cara a 1970, Simca está preparando una serie de novedades. La primera de ellas tal vez sea el lanzamiento comercial del Simca 1200, que, curiosamente, saldrá primero en España, ya que las versiones que se fabrican en Francia van destinadas al mercado norteamericano. Pero donde Simca tiene puesta la vista es en las grandes cilindradas por lo cual prepara un 1800 que todavía tardará más de un año en estar a punto.

Este nuevo coche es un 4 cilindros con árbol de levas en cabeza, pero no parecen haberse resuelto por completo algunos detalles relacionados con la potencia que actualmente está puesta en 110 CV. El nuevo Simca se ofrecerá con motores de 1600, 1800 y 2600 c.c. Este último está siendo estudiado en Inglaterra por la Rootes, empresa que, como Simca, pertenece al Grupo Chrysler.

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

La nueva bomba de inyección para motores tipo CMS IESA-S.I.G.M.A., destinada para motores de vehículos pesados

Entre las ventajas de la nueva bomba se puede destacar que responde a todas las aplicaciones, ya que sustituye a dos tallas de bombas clásicas, porque puede recibir pistones de 6 a 10 milímetros de diámetro.

Permite cubrir la mayoría de las utilizaciones corrientes, gracias a las características de su regulador; suprime las combinaciones de montaje que impone la fijación y el arrastre sobre el motor, por ser simétrica.

Con esta nueva bomba se pueden obtener los siguientes resultados:

Un ralentí de 350-380 c.p.m. sobre los motores con volante normal.

Un grado de irregularidad del 4 por 100 sobre los motores de tracción.

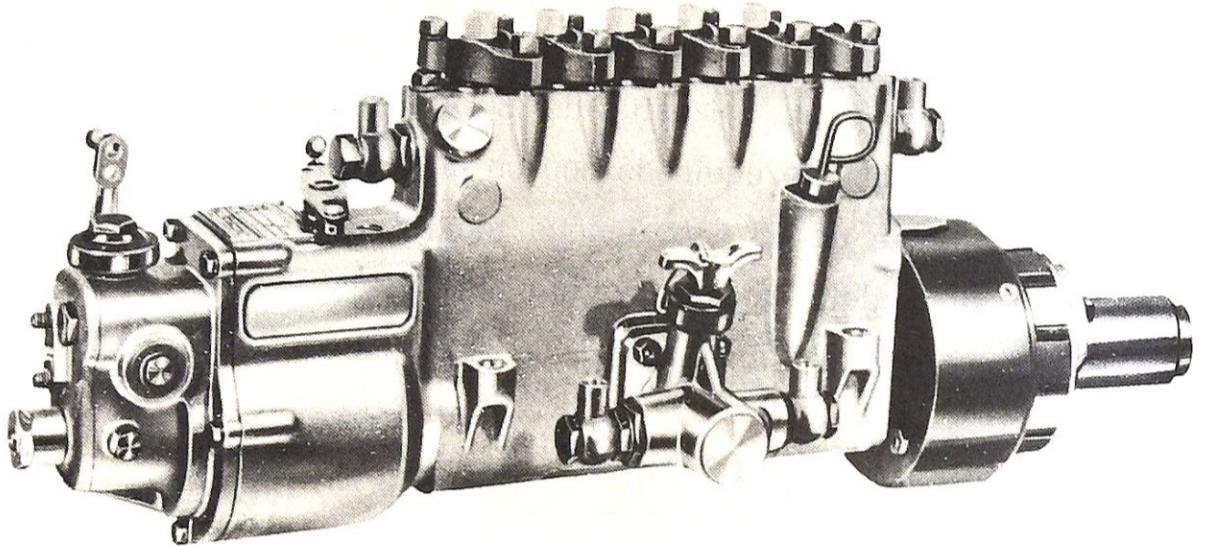
Un grado de irregularidad del 1 por 100 sobre los motores para grupos electrógenos.

Una estabilización inmediata de la velocidad en el caso de una variación rápida de la carga del motor.

Una corrección de par precisa y fiel.

Por otra parte, la conservación y regulación de la nueva bomba se han fa-

cilitado gracias a su facilidad de montaje y desmontaje de las cabezas hidráulicas, a la intercambiabilidad y prerreglaje de estas cabezas, a la facilidad de montaje del regulador, al hecho de que se puedan regular todos los elementos sin intervenir en el interior de la bomba a la estanqueidad de sus cuerpos y la limpieza de sus contornos.



**LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE**

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

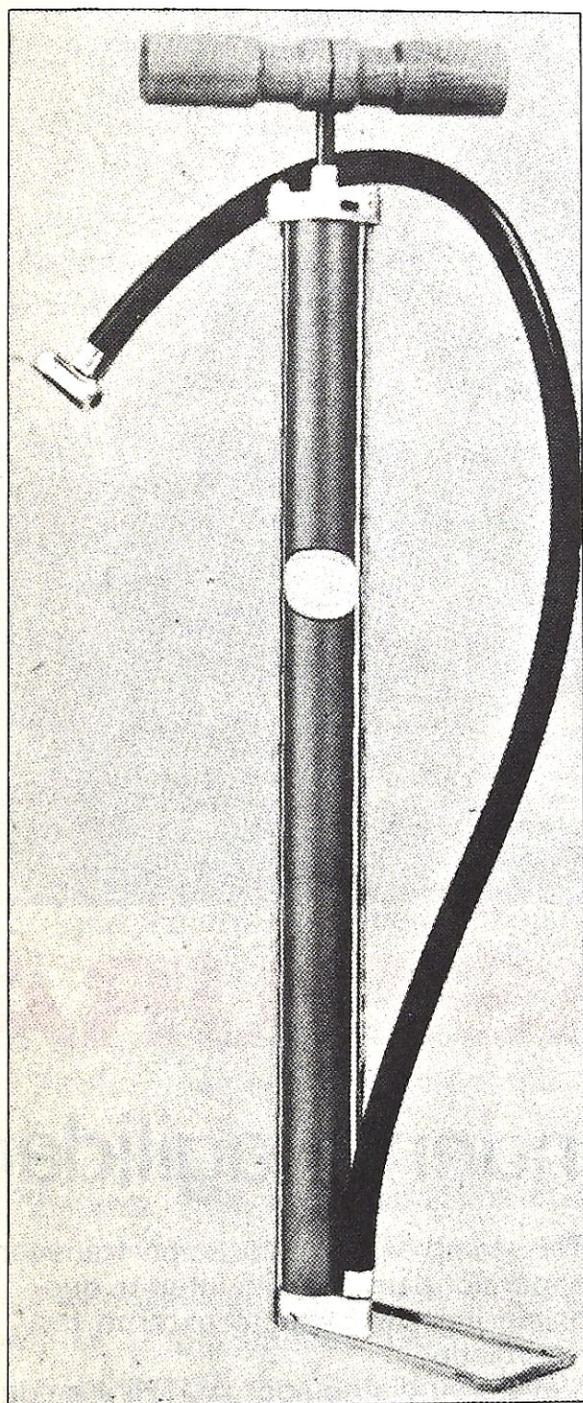
**RONEO** UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

## BOMBA DE GRAN POTENCIA PARA INFLAR NEUMATICOS

La bomba Golden Rod es capaz de inflar cualquier tipo de neumático (de automóvil, camión, aeroplano, bicicleta o tractor) a la presión que se desee. Según se afirma, su potencia es tres veces superior a la de cualquier bomba convencional, lo que le proporciona una capacidad de presión de 180 kilogramos, aproximadamente, y una extraordinaria velocidad de inflado. Además de sus numerosas



aplicaciones en el campo del automóvil posee una gran capacidad de uso en la industria y en la agricultura. También se fabrica un modelo de servicio muy pesado, con capacidad de presión de 270 kilogramos, y que mide 76 centímetros de altura (unos 15 centímetros más que las bombas usuales), para el inflado de neumáticos de grandes vehículos industriales, aviones y tractores.

**RENAULT**  **4**  
furgoneta



### la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO  
PARA GUIPUZCOA

**ALBERDI, S. A.**



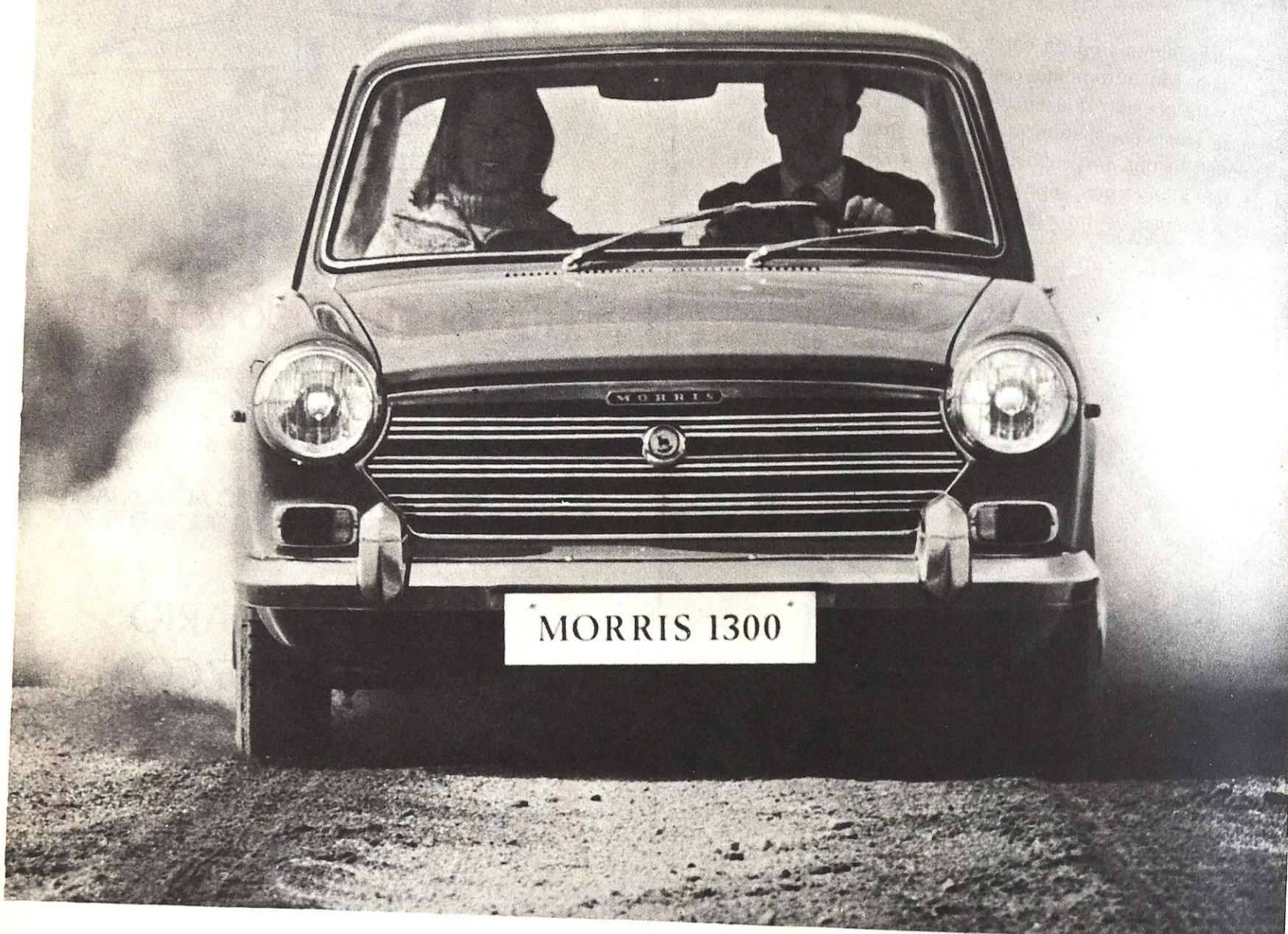
Avenida Tolosa, s/n  
Teléfono 4148



Zabaleta, 52  
Teléfono 18551



**SAN SEBASTIAN**



# EL DE PIEL MAS DURA

... que esconde una sorprendente agilidad

El nuevo MORRIS 1300 tiene la chapa más gruesa, la pintura más esmerada, el mejor acabado de todo el mercado español.

Sólo por esto no se apresure a verlo en su distribuidor AUTHI.

Por su sorprendente agilidad, sí. Sorprendente porque, a 135 por hora, va bien agarrado con las cuatro ruedas en las curvas. Es el resultado de la exclusiva combinación de tracción delantera y suspensión "hydrolastic".

Por su confort, también. La colocación transversal del motor proporciona un espacio interior que parece imposible bajo un aspecto externo tan compacto y perfilado.

...Ahora, sí. Vaya a su distribuidor AUTHI y salga con el coche más avanzado de España. Como también está mejor acabado que ninguno, eso más que sale usted ganando.

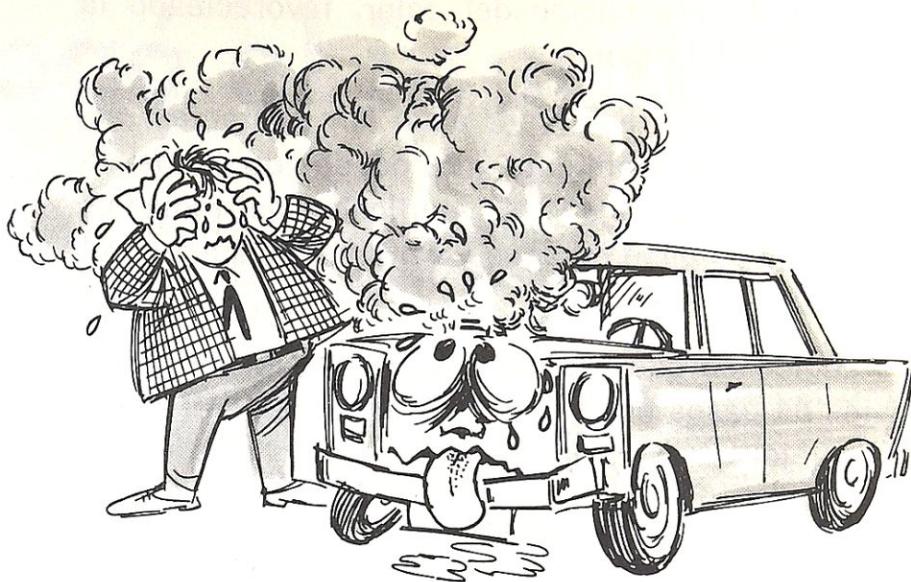
**NUEVO PRECIO: PTAS. 122.000, F. F.**

**AUTHI**

**UNO POR UNO, PROBADOS EN PISTA**

# ¿SE CALIENTA SU COCHE?

- Factores de la refrigeración
- Elementos a revisar
- Posibles mejoras



Llegó el verano y comienzan a menudear los problemas de calentamiento. Que es preciso poner remedio a esos males es cosa clara, pero ¿por dónde atacar?

## LA TEMPERATURA AMBIENTE

El problema básico se plantea en estos términos: en el interior del motor se produce la inflamación violenta del combustible, con desprendimiento de energías en dos de sus formas: mecánica y térmica. Este calor es necesario evacuarlo. Si no lo conseguimos, la temperatura seguirá subiendo, hasta alcanzar niveles peligrosos para la seguridad mecánica, empezando por perjudicar a la lubricación (pérdida de presión por exceso de fluidez, y envejecimiento prematuro del aceite).

¿Hacia dónde podemos evacuar este calor? La respuesta es única: hacia la atmósfera. Funcionando con una determinada potencia, el motor genera siempre la misma cantidad de calor en un tiempo determinado; por otro lado la transferencia de calor entre un foco caliente (el motor) y otro foco más frío (la atmósfera) está en proporción a la diferencia, más calorías se podrán transmitir en un segundo.

Esto viene a decirnos que, cuanto más caliente esté el aire, más caliente tendrá que trabajar el motor.

No obstante, hemos de hacer dos matizaciones: hablar de temperaturas del motor no es correcto, pues cada pieza, cada parte del mismo, trabaja a una distinta. Esto se puede hacer tan sólo para los líquidos (temperatura de agua y temperatura de aceite), lo normal es referirse a la temperatura del agua, pues de los motores refrigerados por aire, tan sólo Porsche (que nosotros recordemos) se molesta en poner termómetros de aceite).

La segunda salvedad es la referente al pleno rendimiento del circuito de refrigeración. En espe-

cial en la de tipo líquido, existe un termostato que regula el paso del agua; por ello, en tiempo muy frío el termostato está parcialmente abierto, lo suficiente para mantener la temperatura de 85 grados centígrados (muy adecuada para el buen funcionamiento del motor). A medida que la temperatura sube, el termostato se abre, y la temperatura se mantiene constante en 85 grados centígrados. Pero a partir del momento en que el termostato ya está completamente abierto, entonces sí se establece la correspondencia anunciada; si a los 25 grados centígrados de atmósfera el termostato ya se ha abierto del todo, al llegar a 35 grados centígrados, el motor nos funcionará ya a 95 grados centígrados, y empezamos a rondar la zona peligrosa.

En los motores refrigerados por aire, donde no hay problemas de ebullición del líquido refrigerante, se trabaja a temperaturas mayores, con el único inconveniente de que el aceite es más solicitado y envejece antes.

## LOS OTROS FACTORES DE REFRIGERACION

Además de la temperatura ambiente, hay toda una serie de factores que influyen sobre la refrigeración.

Tanto si el motor está refrigerado por aire o por líquido, el aceite de lubricación se encarga siempre de evacuar una parte bastante apreciable de las calorías generadas. A su vez, la refrigeración del aceite depende básicamente de tres factores: la ventilación del cárter, la cantidad de lubricante alojada en él, y la forma y material del dicho cárter.

Cuanta más ventilación tenga el cárter, mejor será la refrigeración; cuanto más aceite haya, mayor refrigeración, porque estará más tiempo en el cárter antes de volver a ser aspirado por la bomba, y tendrá más tiempo para enfriarse. Y si el cárter tiene una bandeja muy amplia ofrecerá más su-

perficie de evacuación del calor, favoreciendo la disipación del mismo.

En la refrigeración por agua hay bastantes factores; dimensionamiento interno de los pasos de agua por bloque y culata, ventilación del radiador; velocidad de paso de agua y cantidad de agua en el circuito.

Lógico es que, cuanto mayores sean las superficies de pasos en el motor, y de panel en el radiador, mejor es la refrigeración.

### LO QUE DEBE REVISARSE

Con tal variedad de elementos que contribuyen al mismo fin, lo sensato es preocuparse de que todo funcione correctamente. Lo primero, la limpieza.

Limpieza exterior del cárter, eliminando el barro, para que el calor pueda pasar fácilmente a la atmósfera. Limpieza de las aletas del motor, en los refrigerados por aire, con el mismo fin. Limpieza externa del radiador. Y limpieza interna de todo el circuito de refrigeración líquida, mediante el oportuno lavado a presión y utilización de soluciones limpiadoras.

Tras de la limpieza el buen funcionamiento y estado mecánico. Empezando por lo más fácil: adecuados niveles de aceite y líquido, y buen tensado de las correas que arrastran bomba de agua y turbina de refrigeración, vigilando que las palas de ésta se encuentren en debidas condiciones (pueden estar rotas, dobladas o flojas, aunque no es avería frecuente). Finalmente ¿está la bomba de agua en condiciones? Sin sus paletas están corroídas, han perdido tamaño por la erosión química del líquido, su acción queda muy disminuida.

Hasta no haber verificado todo esto, nadie tiene derecho a decir que su coche «se calienta de modo anormal». Bien es verdad que algunos coches están calculados con mucho más margen de seguridad que otros, y admiten una importante disminu-

ción de sus condiciones refrigerantes sin que por ello lleguen a alcanzarse temperaturas peligrosas.

### LAS POSIBLES MEJORAS

Su coche se calienta; por las causas que sean, tiene pensado mejorar la refrigeración. ¿Por dónde empezamos?

Lo más eficaz, sin lugar a dudas, es aumentar la superficie de radiador, lo cual, a su vez, nos aumenta también la cantidad de líquido, por lo que tenemos un doble beneficio. Esta solución es algo cara, pero la más racional y definitiva. Aumentar simplemente la cantidad de líquido, intercalando un depósito con dos o tres litros de capacidad, no es muy científico, pero es más barato y, en ocasiones, puede ser suficiente.

El aumento de la velocidad de paso del agua no sirve para mucho, pero sí, en cambio, el aumento de velocidad del ventilador; y como normalmente la misma polea es la encargada de mover a ambos, se matan los dos pájaros de un tiro. Pero debe tenerse cuidado de no exagerar, pues velocidades excesivas hacen romper correas como si fueran de papel.

En los coches de motor trasero, la buena ventilación, la llegada de aire fresco al radiador, puede ser un problema. En casos rebeldes, puede interesar mejorar esta llegada de aire, para lo cual es mejor que este aire venga por la parte de arriba, por ser aire limpio.

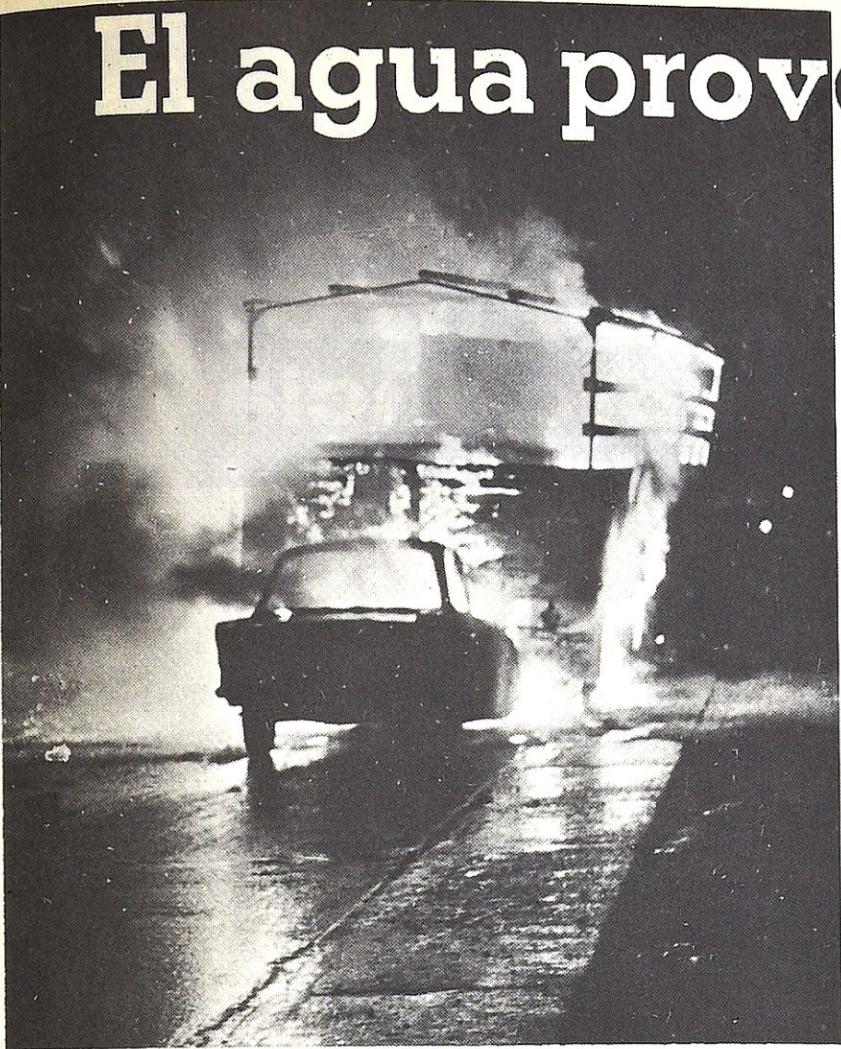
Finalmente, hay otra forma de mejorar la refrigeración; disminuyendo la generación de calor. El coche debe ir bien puesto a punto, con el encendido bien regulado, o ligerísimamente avanzado sobre su punto ideal; y la carburación debidamente afinada, con mezcla un poquito más rica que en invierno, si el usuario es lo bastante preocupado como para entrar a modificar detalles de este tipo.

MOTOR PRESS

## HACER EFECTIVA LA MULTA EN EL ACTO SIGNIFICA EL ACATAMIENTO DEL CONTENIDO DE LA DENUNCIA

La reducción del 20 por 100 del importe de las multas en favor de quienes las hagan efectivas en el acto de la denuncia o dentro de los diez días siguientes a su notificación, establecida por el Decreto de 26 de diciembre de 1968 que reformó el artículo 287 del Código de la Circulación, se fundamenta en el 'acatamiento del contenido de la denuncia por parte del sujeto denunciado, lo que hace que la sanción sea firme, por lo que no se admitirá posterior escrito de descargo.

# El agua provocó el incendio



## Aquaplaning - un peligro maligno en carreteras mojadas

¿No siente usted un escalofrío al contemplar esta imagen? Un coche y un camión convertidos en antorcha ardiente en medio de la carretera. Y el motivo de que se incendiaran fue, ni más ni menos —por paradójico que parezca— agua.

Precisamos: la culpa no fue, exactamente, del agua, sino de lo que los técnicos en neumáticos califican con el vocablo anglo-latino «aquaplaning» y que nosotros llanamente podríamos llamar «resbalón acuático». Tras numerosas investigaciones en carretera y laboratorio se ha llegado a la conclusión de que simple agua de lluvia puede ser para los automovilistas todavía más peligrosa que el tan temido hielo. Esto ocurre cuando los neumáticos es-

tán más gastados de lo debido y se conduce a mayor velocidad de lo que aconseja la prudencia.

Para poder «agarrar» —pegarse al firme— en carretera mojada necesita un neumático desplazar —apisonar y salpicar hacia los lados— hasta cuatro litros de agua por segundo, según cálculos de los ingenieros investigadores de Uniroyal. Si las hendiduras del perfil no tienen suficiente profundidad, el neumático no puede desplazar esa masa de líquido. Entonces se forma una cuña de agua entre el firme y el neumático, la cual llega a presionar tan fuerte sobre éste que ya a velocidades de 90 kilómetros hora y sin más que tocar el pedal del freno deja las ruedas paradas, mientras el coche continúa moviéndose a la misma velocidad, es decir, se produce un fatal patinazo.

Las consecuencias quedan bien reflejadas en nuestra foto: el coche se deslizó sobre una película de agua, sin que el conductor consiguiese hacer nada ni con los frenos ni con el volante, y fue a estrellarse contra el camión. El resultado: un mar de llamas provocado por agua de lluvia.

La moraleja de esta historia: ¡No conducir con neumáticos en malas condiciones! El mortalmente peligroso «aquaplaning» sobreviene con más facilidad cuanto más gastada está la rueda. Ya 40 kilómetros por hora pueden bastar para provocar el «resbalón acuático» si los neumáticos tienen muy poco perfil (y «muy poco perfil» es menos de 2 milímetros). De cualquier manera, el departamento de investigación de Uniroyal advierte que ni siquiera con neumáticos recién estrenados puede pisarse alegre y confiadamente el acelerador por carreteras mojadas de lluvia, pues el neumático inmune al maligno «aquaplaning» está todavía por descubrir. Incluso con neumáticos que tengan un perfil al que no quepa poner el menor pero, cuando la calzada esté mojada no debe arriesgarse más de la cuenta, a no ser que verdaderamente le importe a uno poco el seguir viviendo.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



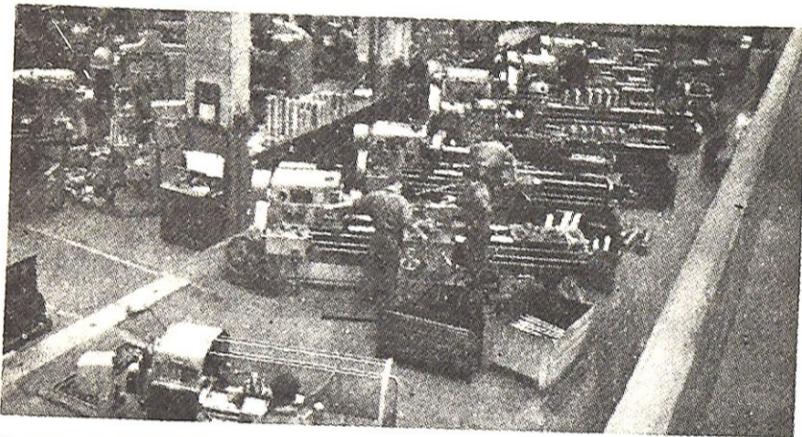
SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

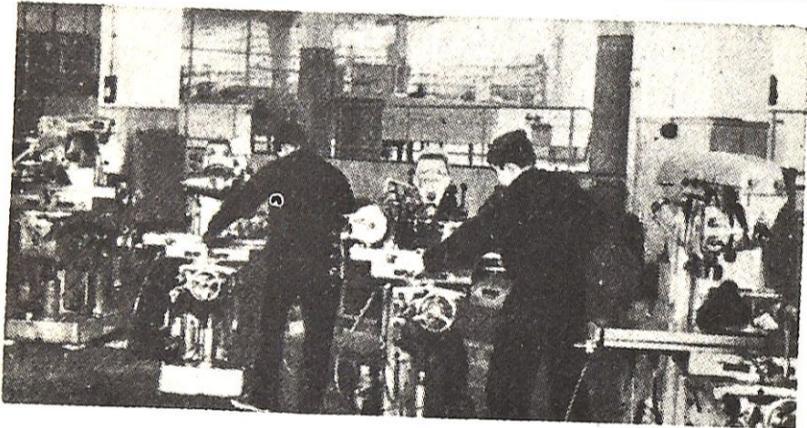
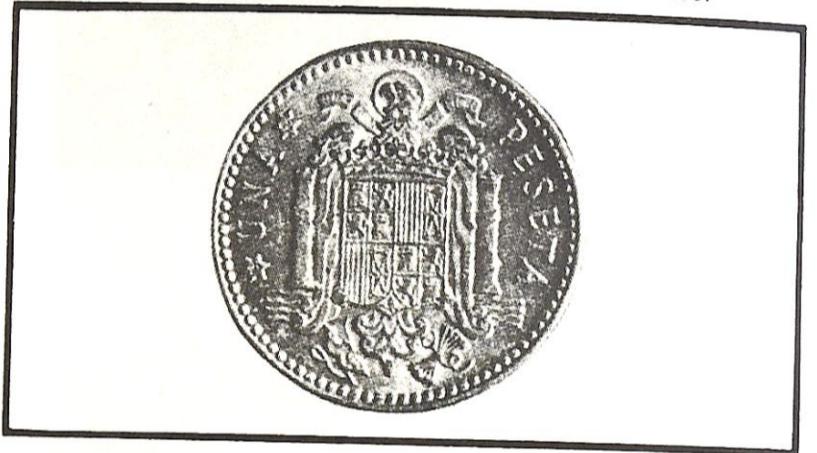
# La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPÚZCOA al servicio de la provincia

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

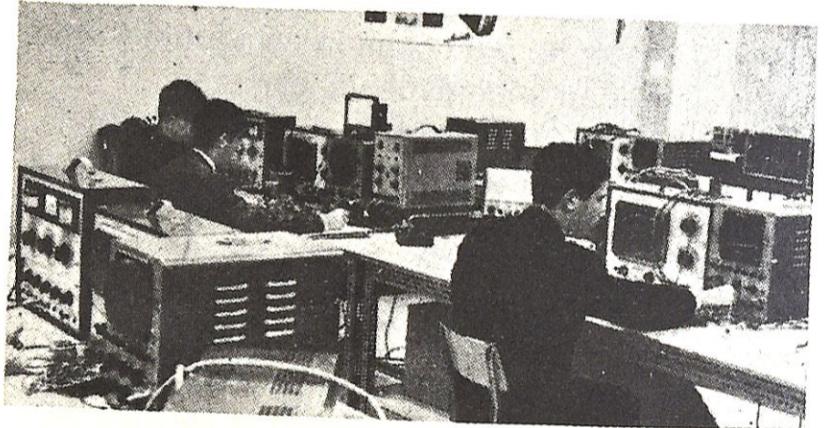
Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.

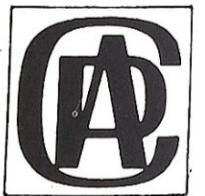


Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa



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

**Vd. tiene nuestra atención preferente.**  
**76 Sucursales están a su servicio.**

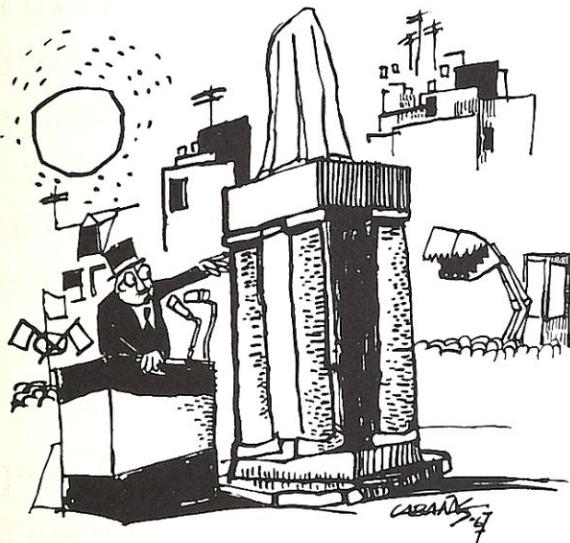


## CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

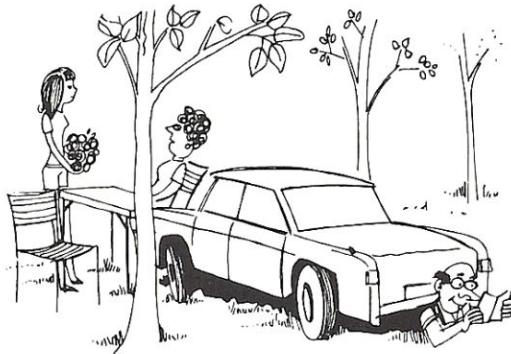


# RUEDA EL HUMOR

—Es un modelo antigra. Con esas ventosas se agarra de tal forma al suelo que ya le pueden echar grúas municipales.  
—¡No hay quien lo mueva!



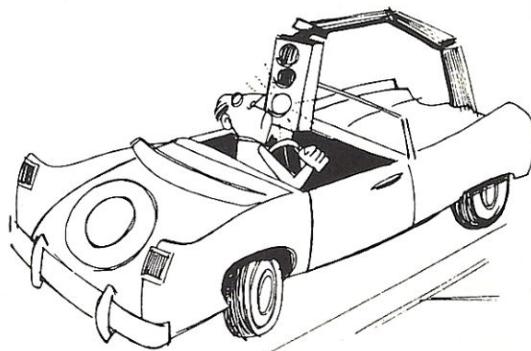
—... Y UNA VEZ INAUGURADO ESTE SOBERBIO MONUMENTO, NOS DISPONDREMOS A TRASLADARLO PARA QUE DEN COMIENZO LAS OBRAS DEL NUEVO APARCAMIENTO SUBTERRANEO.



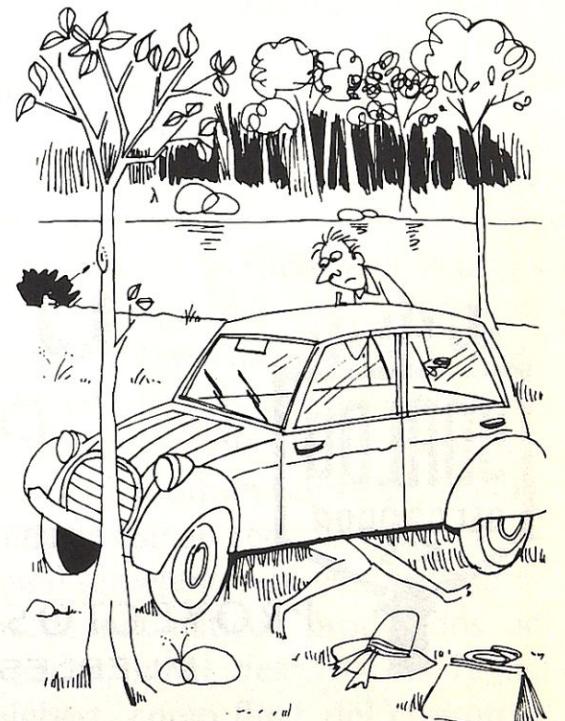
—Quisiera saber dónde se ha metido tu padre, que no le he visto desde que hemos llegado.



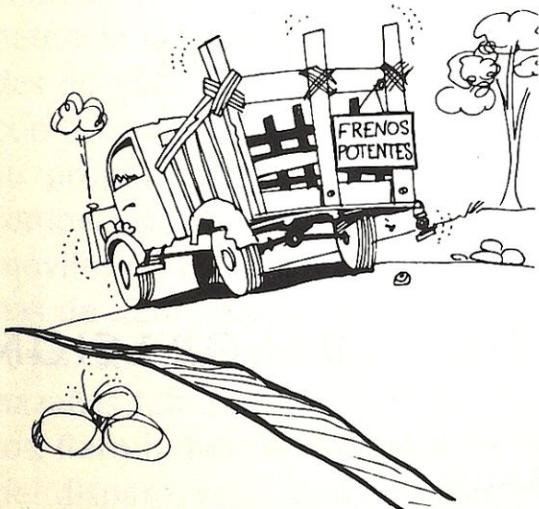
—¡CHICO, QUE EMOCIONANTE! ¡PARECE QUE ESTAMOS EN PLENA GRAN VIA!



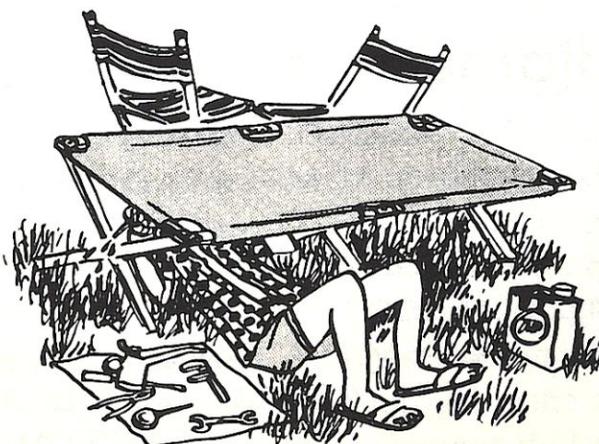
Disco rojo



—Sólo pido treinta segundos mientras me pongo el traje de baño.



CAMION SORPRENDENTE



SIN PALABRAS

# DOS AUTOMOVILES DE RANGO "COMPITEN" EN LA INDIANAPOLIS

El día 30 de mayo, día de la Conmemoración, dos famosos automóviles recorrieron la autopista en Indianápolis, EE. UU., sede de la famosa carrera "La Indianápolis de 500". La exhibición por dichos automóviles, fue en forma de tributo especial durante el Quincuagésimo Aniversario de la Cummins Engine Company.

Uno de los automóviles, del año 1931, fue el primer diesel que tomara parte en la famosa "Indianápolis de 500". Terminó undécimo, pero produjo tremenda sensación por haber recorrido las 200 circunvalaciones de la enorme autopista sin una sola detenida para atención mecánica. Fue el primer automóvil que jamás lograra hacerlo.

El diesel, montado en chasis Dusenber, era un motor marino adaptado para uso en automóvil, por el joven ingeniero Clessie Cummins, fundador de la Cummins en 1919, y ahora el mayor fabricante de motores diesel en el mundo.

El Dusenber con el motor diesel pudo

mantener un promedio de 139 kph y sorprendió al mundo automovilístico recorriendo las 500 millas (804 km.) por un costo total de US \$ 2,40 en combustible.

En 1952 otro automóvil con motor diesel tomó parte en "La 500", siendo el más veloz en las circunvalaciones preliminares para determinar los competidores. El auto rojo y amarillo, con motor diesel de camión, colocado de lado, hizo el recorrido de la pista en un promedio de 219 kph, y estableció el récord de 224 kph en una circunvalación, asegurándose el puesto favorito junto al riel para el arranque de la carrera. Desgraciadamente a los 72 circuitos, el turbocargador quedó obstruido por el polvo, y el auto se retiró de la carrera.

Lo que la Cummins aprendió en las "Indianápolis de 500" inició una revolución en el diseño de los diesel, que se traduce en su muy eficiente relación entre la potencia y el peso, el uso de aleaciones livianas, la aplicación del turbocargador, y muchas otras innovaciones igualmente importantes.



## UBALDO - decorador

### Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION  
MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

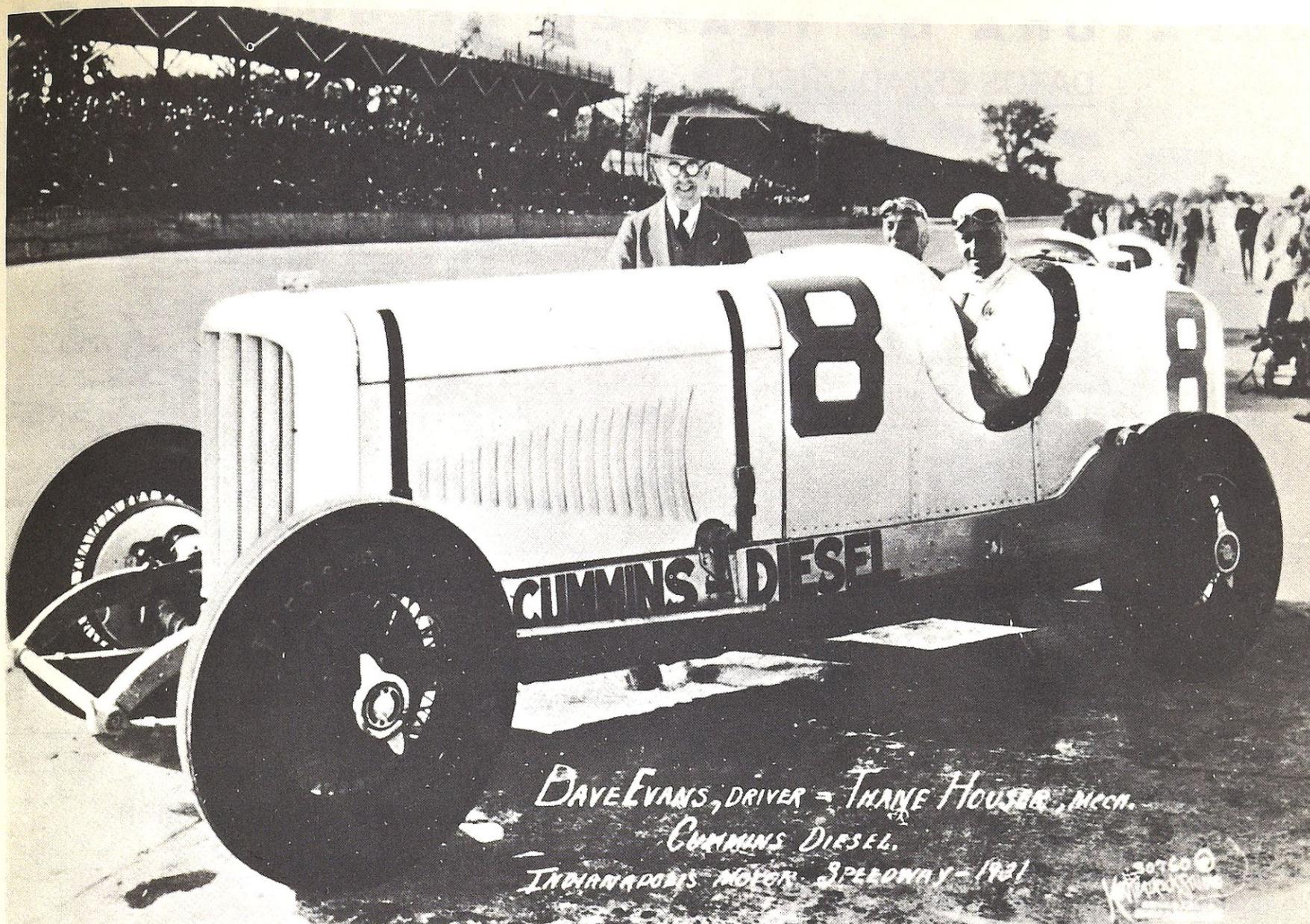
ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



¡De esto no es capaz ni James Bond!

## Jim Watson tirotea sus neumáticos conduciendo a cien por hora

Las primas que ha de pagar Jim Watson —de Laredo, USA— por su seguro de vida son incomparablemente más altas de lo que le correspondería por su edad de treinta y algún años y su salud de roble. La compañía de seguros exige que se le pague en oro el riesgo que cubre. El riesgo es "la vida del artista": conduciendo a cien por hora, Jim acostumbra a disparar una escopeta apunta a blanco fijo sobre los neumáticos de su coche para dejarlos como un colador. Jimmy Watson no pretende hacer la competencia a James Bond cuando se lanza a velocidades de vértigo por las pistas del desierto de Texas con un sistema de disparo automático adaptado en su propio coche. Jimmy no es agente secreto ni rompecorazones profesional, sino conductor de automóviles en el mayor circuito del mundo para pruebas de neumáticos, que pertenece al consorcio Uniroyal. Sus ciento veinte colegas y él realizan muchas hazañas fantásticas con sus ciento cincuenta vehículos. Pero la más sensacional es, sin duda, la prueba del disparo, en la que se puede asegurar de antemano que cada tiro da en el blanco. Por supuesto, Jim Watson no necesita apuntar él mismo, sino simple-

mente apretar un botón. La escopeta está montada de tal manera bajo el eje delantero del coche de pruebas que el proyectil atraviesa el neumático izquierdo de delante. Y esto sucede, como ya hemos dicho, yendo a cien por hora. Se necesita, desde luego, una habilidad excepcional para dominar un coche tras un reventón a tal velocidad —pero Jim Watson lo ha conseguido siempre hasta ahora de manera magistral.

Es claro que estos tiroteos a las ruedas no se organizan para probar los reflejos del conductor, sino porque en USA lo exige la ley. Todos los tipos nuevos de neumáticos han de ser sometidos previamente a la prueba del disparo y sólo si superan esta prueba de tiro a boca de cañón sin salirse de la llanta pueden llegar a fabricarse en serie. En Europa no existe una norma legal semejante; sin embargo, también los prototipos de neumáticos producidos en Europa son agujereados en el desierto de Texas, pues Uniroyal Englebert, como filial del consorcio Uniroyal, tiene a su disposición el circuito y las instalaciones de Laredo para experimentar sus nuevos prototipos.

# JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A JUNIO DE 1969

## MATRICULACION

VEHICULOS	Fabricación			TOTAL
	nacional	Importación	Subasta	
Camiones ... ..	48	6	1	55
Autobuses ... ..	21	—	—	21
Turismos ... ..	855	2	6	863
Motocicletas ... ..	18	—	—	18
Furgonetas ... ..	52	—	—	52
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>994</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>1.009</b>

ULTIMA MATRICULA: SS - 86.923

REMOLQUES: SS - 338 - R

### PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones ... ..	783
Hembras ... ..	741
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>1524</b>

#### Causas:

##### *Infracciones al Código.*

Velocidad ... ..	21
Circular parte izquierda ... ..	14
No guardar intervalo seguridad ... ..	11
Giros incorrectos ... ..	6
Adelantamientos antirreglamentarios ... ..	7
No respetar prioridad ... ..	2
Otras infracciones ... ..	6
Irrumpir peatón ... ..	7

##### *Fortuitos.*

Rotura dirección ... ..	2
Enfermedad súbita ... ..	1
Patinazo ... ..	1
Vuelco en la calzada ... ..	1
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>79</b>

### DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción del C. C. y disposiciones complementarias ... ..	1.323
Idem y Reglamento de Transportes ... ..	71
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>1.394</b>

### ACCIDENTES DE CIRCULACION

ACCIDENTES: 64

Muertos ... ..	4
Heridos graves ... ..	21
Heridos leves ... ..	45
Daños materiales ... ..	19

#### Vehículos implicados:

Turismos ... ..	70
Camiones ... ..	29
Motocicletas ... ..	5
Autobuses ... ..	3
Ciclomotores ... ..	2
Bicicletas ... ..	1

**TOTAL ... .. 110**

## DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Julio de 1969

### MATRICULACIONES

Turismos ... ..	482
Camiones ... ..	27
Motocicletas ... ..	11
Furgonetas ... ..	47
Autobuses ... ..	4
Otros vehículos ... ..	11

ULTIMA MATRICULA: NA - 64.618

### PERMISOS DE CONDUCIR

Varones ... ..	441
Hembras ... ..	69

### LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones ... ..	271
Hembras ... ..	36
NUMERO DE ACCIDENTES ... ..	130
NUMERO DE MUERTOS ... ..	23
NUMERO DE HERIDOS GRAVES ... ..	77
NUMERO DE HERIDOS LEVES ... ..	70
DAÑOS MATERIALES ... ..	38
VEHICULOS IMPLICADOS ... ..	230
SANCIONES ... ..	2.819



# nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**

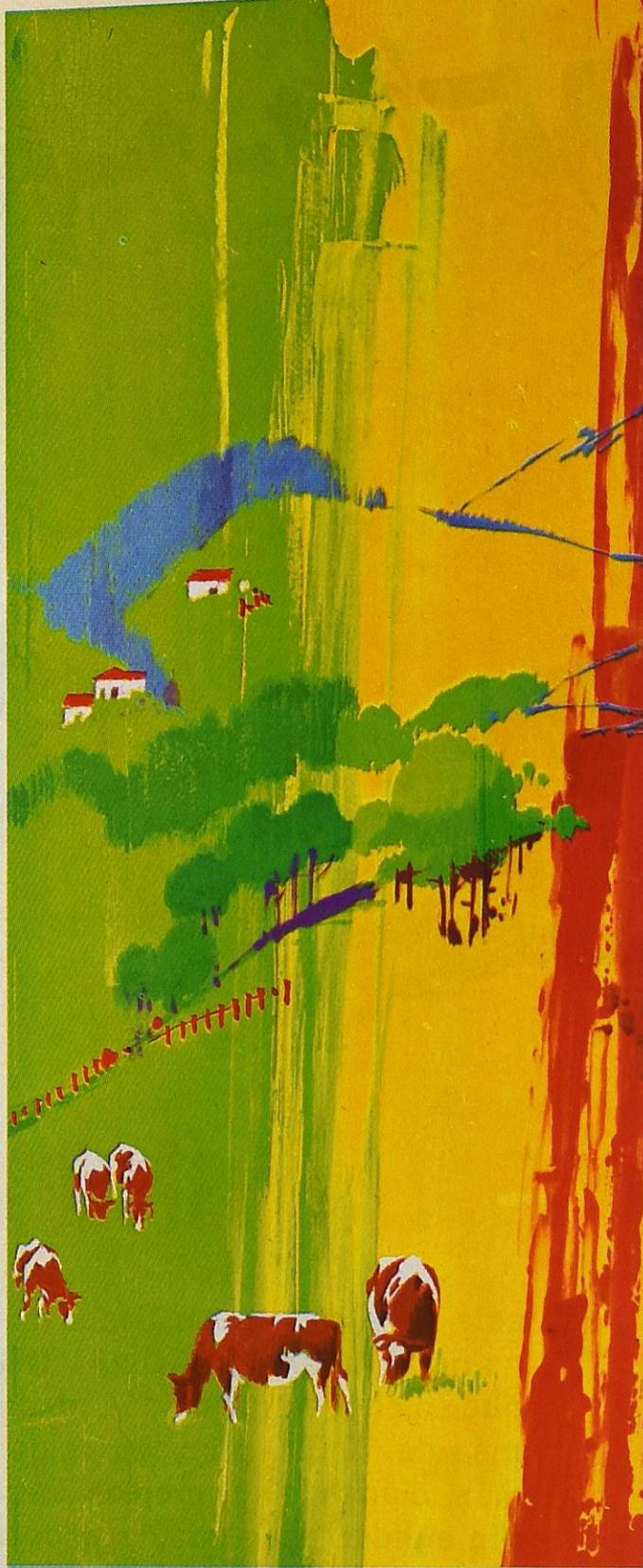
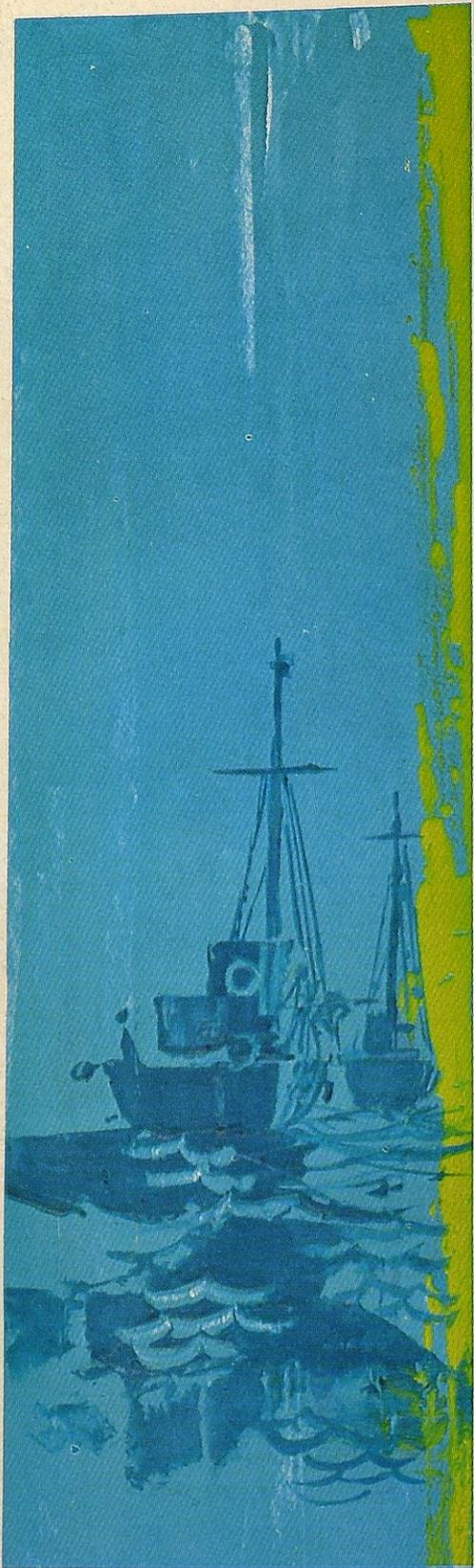
aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS

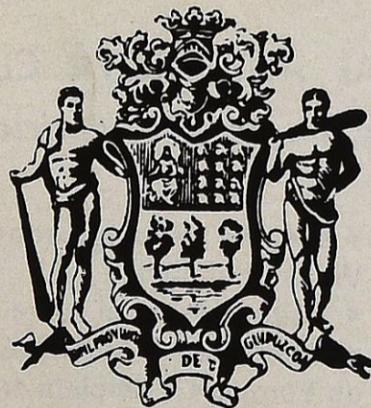
Va  
He  
  
Ca  
Inf  
Ve  
Cin  
No  
Gin  
Ad  
No  
Otr  
Irru  
  
For  
Rot  
Enf  
Pat  
Vue



DA

Turi  
Can  
Mot  
Furg  
Aut  
Otro

Var  
Hem



# Banco Guipuzcoano

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