

El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 10

NOVIEMBRE 1968

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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.—Cautión 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.

Nº 679370 D

valable jusqu'au _____
delivrée à M _____
domicile _____

pour le véhicule immatriculé en Espagne

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
— Medical First-Aid Form —
— Aerztliches Merkblatt —

Factor de Rhessus
Rhesus factor

Fecha de nacimiento
Date of birth

Positivo / Positif / Positive

Es diabético? / Le diabète est-il déclaré? / Ist der Inhaber diabetiker?

Firma del Médico / Signature of the Doctor / Unterschrift des Arztes

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

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

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme: *Arribas*

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Cinquante francs suisses
Fr. 50.-

En caso de infracción a las leyes y las autoridades de policía, judiciales o hubieran sido impuestas por este Real Automovil Club de España bono, en pesetas y al cambio oficial

ou approximativement	92
D.M.	113
Nouvel fr. français	600
£ Sterling	8
Escudos	660
Fr. belges	1160
Lire	14900
Mark	83
Holl. fl.	120
Svenska kronor	160
Norske kroner	160
Danske kroner	13720
Dinars (Yougoslavie)	700
Sov. (Drachmes)	7300
Suomen markkaa	7300

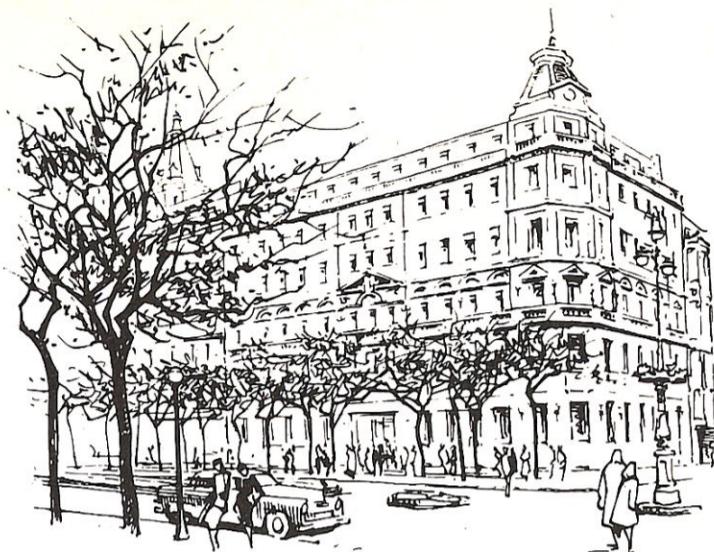
ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

pour le véhicule immatriculé en Espagne

ou approximativement	140
D.M.	220
Nouvel fr. français	1250
£ Sterling	16
Escudos	1320
Fr. belges	2320
Holl. fl.	28000
Svenska kronor	340
Norske kroner	340
Danske kroner	320
Dinars (Yougoslavie)	3740
Sov. (Drachmes)	1400
Suomen markkaa	14700

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

CAPITAL 165.000.000 de ptas.

RESERVAS..... 273.597.994 de ptas.

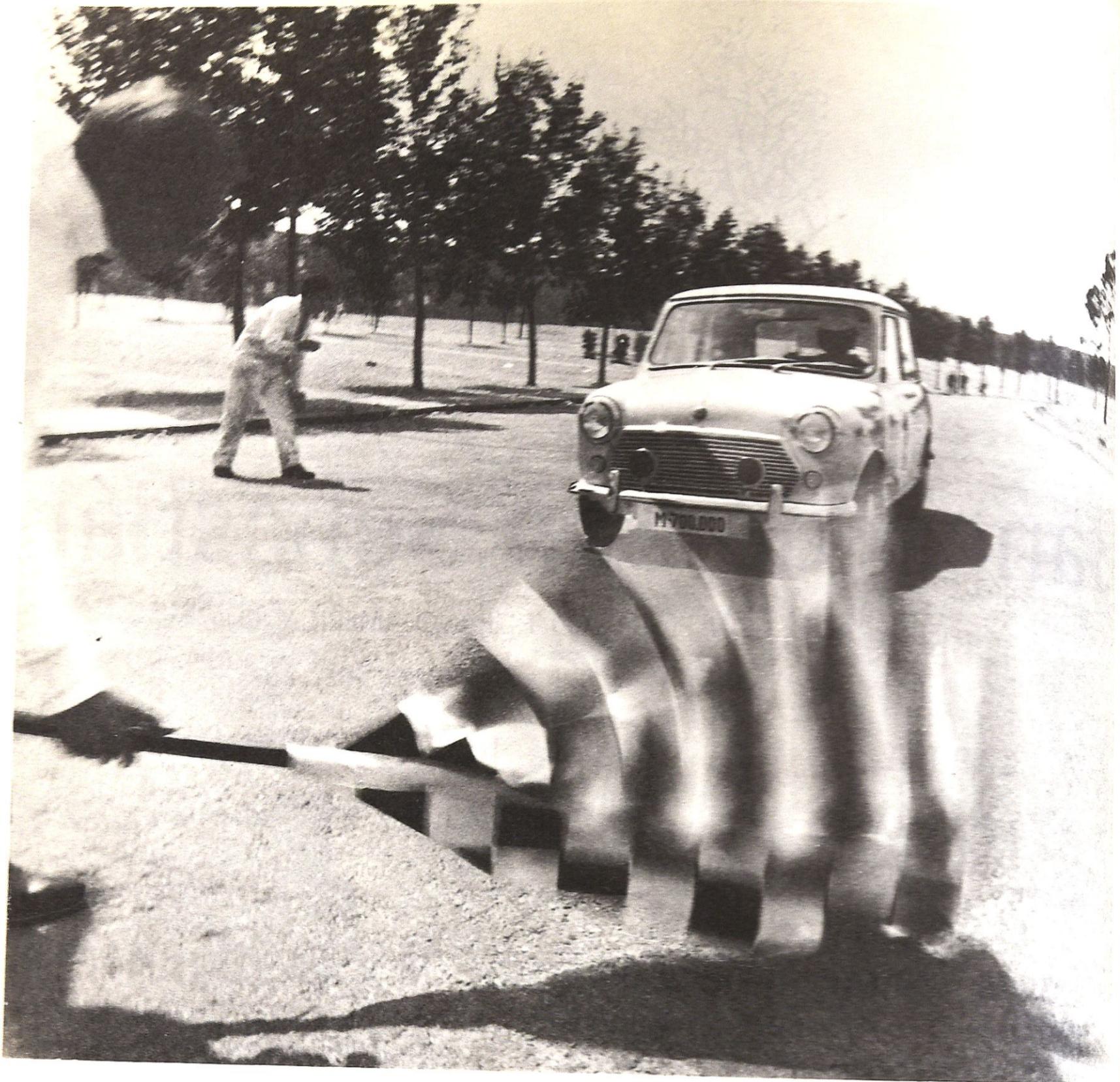
Casa Central: Avenida de España, 19 - San Sebastián

SUCURSALES URBANAS:

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

Sucursales y Agencias en los principales pueblos de la Provincia

TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA, BOLSA Y AHORRO



Ha oído, ha leído tantas cosas sobre él...

¡ Ya está aquí el "Mini" más famoso del mundo ... en su versión 1275-C !

Un auténtico rayo en cualquier ruta.
Con sus 59 C. V. al freno, el irresistible Mini 1275-C llega a los 155 kms/hora fácilmente, gracias a su portentosa relación peso/potencia. Prestaciones de auténtico deportivo, pero con un confort sin precedentes. El Mini-C va soberbiamente equipado. Entre otros muchos "detalles", lleva cuenta-revoluciones

electrónico, faros de niebla, neumáticos especiales, frenos de disco, climatización regulable, asientos de piel. Todo ello en un coche de dimensiones mínimas (3,05 m. largo por 1,41 m. de ancho), fabricado con la misma técnica que los tradicionales ganadores del "Rallye" de Montecarlo. Compruébelo. Visite sin compromiso al distribuidor Authi más próximo.

Mini - C
MORRIS MINI 1275-C
auténtico rayo en cualquier ruta.

AUTHI fabrica auténticos coches para auténticos expertos.



El Automóvil CLUB

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

SUMARIO

	Págs.
Penumbra	3
San Sebastián-Tolosa en 25 minutos a 60 de media..	4
La exención del impuesto de lujo	6
La III Korrisketa Navarra	7
Información del Club	9
Cartas al Club	10
Novedades del Salón-París	13
Exposición 1898	14
La alimentación del automovilista	16
Imprudencia, responsabilidad y cortesía en el tráfico	19
París - ¿Stop a los coches?	20
Como morir en la carretera	23
Como abandonar cuanto antes este "Valle de lágrimas"	25
El nuevo Peugeot 504.....	27
Noticias	29
Novedades	30
Hacia la percepción automática de los peajes en Italia	33
Historia del transporte.....	34
Para aparcar en la ciudad	35
Rueda el humor.....	37
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	38
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	38
En la portada: CASA DEL GUARDA EN ARALAR	

(Foto: Alberto Fernández Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

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

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián
Director:
Geraldo Erasquin Olazábal

PENUMBRA

Quando se llega a una ciudad de noche, después de haber rodado durante buena cantidad de kilómetros, las luces de sus calles y plazas es como un recibimiento fulgurante. Se relajan los músculos y los ojos dejan de contraerse. Una ciudad bien iluminada tiene un encanto especial.

Una ciudad bien iluminada... San Sebastián no tiene este rango. Lo poseía ciertamente, pero al menos ahora se pasa de zonas medianamente iluminadas a otras en auténtica penumbra.

No es nuestro deseo deplorar en este espacio, la brillantez, el fulgor que la escasa iluminación le escatima a la ciudad.

Esta atenuación luminaria crea una necesidad imperativa en el tráfico rodado. Es preciso utilizar las luces de cruce cuando se entra en una de las cada día más extensas zonas de penumbra.

Enumerar aquí estas zonas requeriría tiempo y espacio. Pero como muestra ahí está el Paseo de los Fueros, casi en su totalidad falto de luz. Ello es debido en parte al empleo de unas farolas que justo emergen de los frondosos árboles. La calle José María Salaverría es otro de los lugares donde la deficiente iluminación obliga a los conductores a utilizar la luz de cruce.

Quando se ve el movimiento de esos regueros de luz nos da la impresión de que se ha producido un apagón o que estamos circulando por zonas despobladas de la ciudad.

Utilizar por obligación las luces de cruce en las ciudades es crear un gran agobio en el conductor.

No emplear las luces de cruce con la iluminación actual engendrará un grave peligro para los peatones.

Y no me estoy refiriendo a las tres de la madrugada, porque para entonces la ciudad se ha quedado «a medio gas», sino a las 8, 9 ó 10 de la noche, cuando el tránsito es masivo...

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

Oficina central y redacción:
Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529
SAN SEBASTIAN

SAN SEBASTIAN-10

El proyecto del desdoblamiento de esta carretera está ya terminado

En septiembre pasado San Sebastián se vio honrada con la visita del ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz. Venía a inspeccionar las obras de la variante, que enlazará con la autopista Behobia-Bilbao. La víspera, el director general de carreteras, señor Areitio, se entrevistó con la Prensa donostiarra, siendo consultado entre otros temas, sobre el proyecto ya terminado del desdoblamiento de la carretera entre San Sebastián y Tolosa.

El señor Areitio confirmó efectivamente la existencia del proyecto, destacando la importancia de la obra. Añadió que se iba a abrir la información pública, a fin de efectuar una reserva de los terrenos por donde está proyectado el desdoblamiento.

El ministro de Obras Públicas, en el Ayuntamiento donostiarra, se refirió al día siguiente al proyecto en cuestión que suponía una gran solución para el intenso tráfico entre la capital gui-

puzcoana y la antigua capital foral.

A fin de conocer en su perfecta dimensión la importancia de esta nueva vía, de gran importancia para uno de los sectores más industrializados, en zona de gran densidad de población y vía principal además entre la frontera y Madrid, hemos pedido en la Jefatura de Obras Públicas la debida información a fin de que los lectores tengan una idea cabal de lo que significa este desdoblamiento entre San Sebastián y Tolosa.

Ha sido el ingeniero jefe de Obras Públicas, señor Petit, quien muy amablemente nos ha facilitado los datos.

Es un hecho incuestionable que el viaje desde San Sebastián a Tolosa resulta lentísimo, en razón a la gran cantidad de camiones que circulan por esta zona. Está comprobado que a partir de Tolosa la densidad del tráfico pesado disminuye y desde Beasáin aún más.

En algunos momentos se llega a tardar en cubrir los 26 kilómetros que separan ambas localidades, hasta tres cuartos de hora. Con este desdoblamiento se podrían ganar muchos minutos de tiempo. No es una exageración decir que normalmente por una ruta fácil se puede cubrir un kilómetro por minuto, esto supone marchar a una velocidad aproximada de 60 por hora.

El proyecto en sí establece la construcción de una segunda carretera paralela a la actual, con dos carriles y seto en medio con lo que se dispondrían de dos carriles en cada dirección. En algunos tramos las dos carreteras de ida y vuelta, esto es la antigua y la proyectada estarían muy próximas una de otra; en otros lugares se separarían conforme a los accidentes del terreno y al trazado establecido por razones técnicas.

TOLOSA en 25 minutos a 60 de media

Sobre los distintos planos realizados a escala 1/5.000, el señor Petit nos ha ido explicando el proyecto de construcción de esta carretera.

El desdoblamiento comienza en la desviación hacia Bilbao. Al llegar a Lasarte, la carretera en sus dos direcciones cuenta con un seto central que las separa. Por aquí se puede llevar ya una velocidad de los 70 a 80 kilómetros de media.

Una vez superado Lasarte, a la altura donde se estableció la llegada de los Campeonatos del Mundo de Ciclismo, la segunda calzada se desvía hacia la derecha, pasa al otro lado del río Oria, volviendo a cruzarlo y pasando por debajo de la cantera de Cementos Rezola, con lo que se llega a Andoain. En este tramo, ya estudiado, la carretera actual mantendrá su trazado aunque ensanchada convenientemente. Esta carretera «vieja» sería la de regreso de Tolosa hacia San Sebastián y la nueva de ida.

Antes de entrar en Andoain, en el mismo cruce de Bazcardo, se establecería un giro para aquellos coches que quisieran regresar a San Sebastián. Aquí en Bazcardo, donde existe una curva muy pronunciada, llamado punto negro, por la gran cantidad de accidentes que se producen, es donde comienza la variante de Andoain. Es decir que el proyecto cubre dos objetivos: hacer fluido el tráfico y evitar el paso de la carretera general por las localidades de Lasarte, Andoain, Villabona y Tolosa. Por ello estas variantes que evitan el paso por las poblaciones indicadas, tendrán que hacerse en su totalidad, esto es los cuatro carriles con seto en medio, no pudiendo por tanto aprovecharse la carretera vieja.

Superado Andoain la segunda calzada iría por debajo del ferrocarril con un segundo paso

inferior y penetraría por el interior de Villabona, pasando cerca de la subida a Amasa. Este tramo resultará bastante costoso debido a que será preciso expropiar varios terrenos que cuentan con edificaciones.

A la salida de Villabona tenemos la recta de Irura y, como parece un hecho cierto que va a ser suprimida la línea del trolebús, se podrán abatir los postes, quedando un terreno que concede muchas facilidades para construir la segunda carretera hasta Irura, pudiendo ensancharse a un lado y otro de la actual carretera.

Y ya prácticamente nos encontraríamos en Tolosa. De la misma forma que en las anteriores localidades reseñadas, la carretera auténtica autopista, salvará Tolosa, evitándose el tráfico por el interior de la capital foral. No cabe duda que esta variante de Tolosa será el tramo más caro de toda la obra. Esta variante enlaza con la carretera de Pamplona a la altura del Estadio de Berazubi y empalma de nuevo con la actual carretera general a la altura de Venta-Aundi.

Este proyecto ha sido realizado por la Jefatura Regional con sede en Bilbao y por los ingenieros señores Estella y Sarobe. Un proyecto muy bien conceptuado, muy completo y dentro de una gran posibilidad económica.

En definitiva, construyendo esta segunda calzada de dos carriles y adecuándose la carretera actual en los tramos en que es aprovechada, el enlace San Sebastián - Tolosa resultaría cómodo y rápido. Es preciso tener en cuenta que el tráfico en esta zona es de una gran intensidad no ya sólo por la densidad de población e industrial, sino también porque es el acceso nor-

mal hacia Navarra, Aragón y Cataluña.

El costo de este desdoblamiento se cifra en unos mil millones de pesetas.

Se desconoce la fecha en que saldrá a subasta pública, pero es lógico presumir que se incluya en el Plan de Desarrollo.

Es difícil estimar cuándo se dará cima a este magnífico proyecto. Pero al menos está ya calculado y de contar con un crédito adecuado se podría comenzar en breve plazo. Ahora bien a fin de sacar el máximo partido no ya a todo el proyecto en sí sino a las primeras etapas de su realización, sería muy factible que se comenzara a construir en lugares estratégicos, a fin de conseguir, aun antes de que estuviese terminada toda la obra, una mayor fluidez de tráfico en determinados tramos. Por ejemplo si se construye primero la variante de Andoain y el desdoblamiento en la recta de Irura, se lograría con ello que los vehículos más rápidos tendrían dos tramos de gran longitud para desbordar al tráfico pesado.

Una vez materializado este proyecto en toda su dimensión, contaríamos con una autopista en cuando que el tráfico podría rodar a ochenta de media con gran seguridad. No tendría las condiciones de las autopistas en los accesos ya que en algunos puntos habría que establecer giros con «stop».

De todas formas en lugar de los 45 minutos que se tardan en ir de San Sebastián a Tolosa, en buen número de ocasiones al día, se tardarían a lo sumo, 25 minutos.

De verdad que merece la pena el esfuerzo...

G. E.

La EXENCION del IMPUESTO de LUJO

A fin de que nuestros asociados tengan idea exacta del efecto que tiene la Orden del Ministerio de Hacienda de 9 de abril pasado, que fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del día 15 del mismo mes, vamos a reseñar el artículo cuarto de tal Orden que establece el plazo para solicitar las exenciones del Impuesto de Lujo debido a la adquisición de automóviles. Este plazo se estipula en 15 días cuando son vehículos nuevos y de un mes por los usados.

Estos plazos se cuentan a partir de las siguientes fechas:

- De la entrega del vehículo a los compradores adjudicatarios cuando se trate de vehículos dedicados al transporte de viajeros: auto-taxis, gran turismo y coches de abono o auto-escuelas.
- De la compra, cuando se trate de vehículos usados, cuya potencia fiscal no exceda de nueve CV. o que excediendo de ella estén exentas las primeras 75.000 pesetas por llevar más de dos años matriculados en España.
- De la de compra de los vehículos nuevos adquiridos para su venta por industriales dedicados habitualmente a tal actividad, con establecimiento abierto al público y que satisfagan el Impuesto Industrial, siempre que no los matriculen a su nombre y circulen con las placas de pruebas. En el caso también de estos industriales, a partir de la fecha de compra de vehículos usados aunque su potencia sea superior a nueve caballos.
- De la de compra de los vehículos cuya potencia fiscal sea inferior a nueve CV.. adquiridos por mutilados o inválidos que padezcan ceguera total, amputación o inutilización de miembros inferiores, siempre que hayan transcurrido al menos cuatro años desde que se le concedió la última exención por tal concepto.
- A partir de la fecha del despacho de Aduanas en las importaciones definitivas en España hechas con fines de venta de vehículos propiedad de representantes o agentes diplomáticos extranjeros.
- De la misma fecha para los vehículos importados por extranjeros o por españoles que residan en el extranjero o en las plazas y provincias africanas. Estos disfrutarán exención siempre que se justifique que la

DEBERAN SOLICITARLA LOS POSEEDORES DE LOS VEHICULOS CON DERECHO A ELLA

matriculación se haya efectuado por lo menos seis meses antes de la entrada o regreso a España de aquellas personas y que la permanencia efectiva en el extranjero o en las mencionadas plazas y provincias ha sido superior a dos años y que se propone residir en España en carácter de habitualidad. Para los funcionarios públicos españoles destinados en el extranjero el plazo de permanencia se entenderá reducido a un año, sin fijación de plazo en cuanto a la fecha de adquisición. En estos casos la exención se limitará a un sólo vehículo por familia y no podrá concederse nuevamente hasta transcurrido por lo menos el plazo de diez años. A efecto de familia se entiende por tal el matrimonio y sus hijos menores no emancipados.

- De la fecha del cuaderno particional en las transmisiones de vehículos «mortis causa» que tengan lugar entre esposos, padres e hijos.

Cuando se adquiere un vehículo de fabricación nacional pagándose su importe en divisas, la exención temporal tendrá que solicitarse antes de que se adquiera el vehículo. La exención en este caso se concede por un año. Durante este plazo si se vende el vehículo o es exportado al extranjero quedará exento su titular del pago del impuesto. Si terminado el año continúa en su posesión el vehículo, tendrá que abonar el impuesto correspondiente.

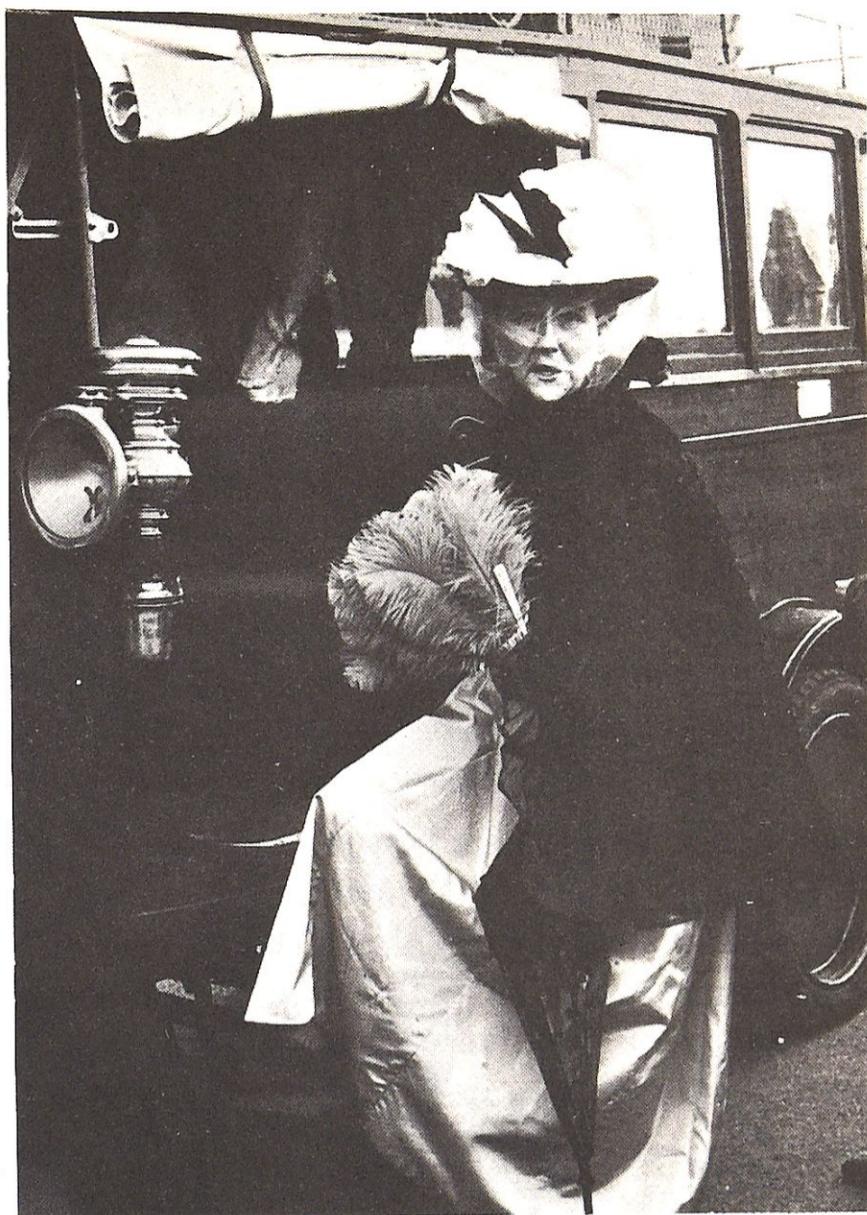
De este beneficio pueden hacer uso igualmente las empresas turísticas que adquieran coches de fabricación nacional con divisas proporcionadas por extranjeros o españoles residentes en el extranjero.

LA III KORRISKETA NAVARRA

Tercera edición y nuevo triunfo de organización y participación con los «abuelos mecánicos» y las bellas estampas de época, en la III Korrisketa Navarra de Automóviles Antiguos, celebrada en Pamplona con motivo de las fiestas pequeñas de San Fermín, o San Fermín de Aldapa, o de San Fermín Chiquito, como quiera llamársele. Una fiesta simpática llena de colorido y plagada de nostalgia y romanticismo, que tuvo el escenario de la vieja Iruña y una repetición al día siguiente por aquello de que lo bueno si es bueno, es mejor repetirlo.

La señorita María Blanca Ferrer, periodista, se adjudicó el primer premio al traje mejor presentado dentro del ambiente de la Korrisketa.

Foto: Mena

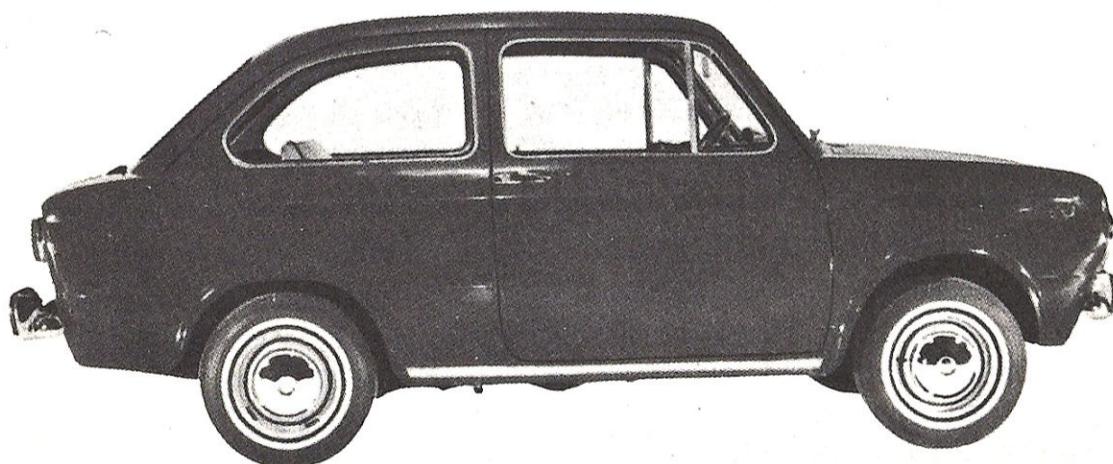


TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



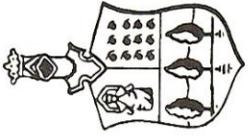
**Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes**

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



oficina central: guetaria. 9 y 11

OFICINAS URBANAS

ALZA - HERRERA
 AMARA
 ANOETA
 ANTIGUO
 AYUNTAMIENTO
 AZKUENE
 BRECHA
 EGUIA
 GROS
 INCHAURRONDO
 URBIETA

OFICINAS EN LA PROVINCIA

ANDOAIN
 AZCOITIA
 AZPEITIA
 BEASAIN
 CESTONA
 DEVA
 EIBAR•EIBAR (2)
 ELGOIBAR
 FUENTERRABIA
 HERNANI
 IRUN•IRUN (2)
 LASARTE
 LEGAZPIA
 LEZO
 MONDRAGON
 MOTRICO
 OÑATE
 ORIO
 OYARZUN
 PASAJES ANCHO
 PASAJES SAN JUAN
 PASAJES SAN PEDRO
 PLACENCIA
 RENTERIA
 TOLOSA
 VERGARA
 VILLABONA
 VILLAFRANCA
 ZARAUZ
 ZUMARRAGA
 ZUMAYA

SORTEOS DE PREMIOS

31 octubre 5000000 pesetas

31 diciembre 30000000 de pesetas

31 de pesetas

31 de pesetas

pida folleto de condiciones en cualquiera de nuestras oficinas

EXITO DE LA CAMPAÑA PRO-SOCIOS

La campaña iniciada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa a fin de conseguir un aumento en el número de sus socios ha obtenido una rotunda efectividad.

Ello es lógico en cuanto se dan a conocer las ventajas que supone la integración en esta gran familia del automovilismo.

Desde el conocimiento preciso de las obligaciones que posee todo automovilista, previo recordatorio enviado por el Club de forma particular y personal o por medio de esta revista, hasta el amparo que supone el Seguro Mutuo de Accidentes, pasando por el documento de paso de fronteras, las labores de gestión, la Asesoría Jurídica, la recomendación de hoteles, la información sobre itinerarios e incluso la Escuela de conducción para los que comienzan a ser automovilistas, todo supone una ventaja extraordinaria para quienes por razón de sus ocupaciones precisan estar al día, sin ocuparse lo más mínimo de ello.

De ahí que al primer conocimiento de estas ventajas la campaña pro-socio haya obtenido los más lisonjeros rendimientos.

Ahora bien, el Real Automóvil Club de

Guipúzcoa, a punto de constituirse en Automóvil Club Vasconavarro, se dispone a lanzar parecida campaña en las restantes provincias adscritas que gozan de la misma forma que Guipúzcoa, idénticas ventajas y sin duda la estimación de todos nosotros, porque forman parte de nuestra gran familia automovilista.

Estamos convencidos que tanto en Vizcaya como en Navarra y Alava obtendrá el mismo éxito. Y estamos seguros de ello por el buen número de cartas y sugerencias que recibimos de estas provincias, animándonos a seguir en la brecha de nuestros proyectos.

Es de esta forma el ya próximo Automóvil Club Vasconavarro podrá contar con una gran potencia de acción regional, lo que supondrá un beneficio mutuo.

NECROLOGICA

El pasado mes de mayo falleció cristianamente en San Sebastián el socio don Mauro de Landia Puy, industrial, que desde hacía 15 años pertenecía a nuestro Club, a su viuda e hijo don José Juan, S. J., y Mauro, socio también de nuestra entidad, nuestro más sentido pésame.

NUEVO DESTINO

Don José Enrique Arizón Duch, ingeniero industrial adscrito a la Delegación de Hacienda de Guipúzcoa, ha cesado en su puesto al ser nombrado jefe de la Sección Quinta de Asistencia Técnica Tributaria en el Ministerio de Hacienda de Madrid.

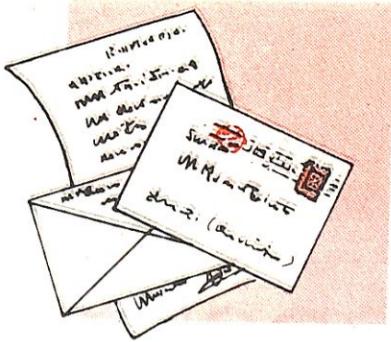
Felicitemos al señor Arizón por lo que

supone de ascenso en su carrera, pero lamentados su ausencia entre nosotros, ya que el señor Arizón, en el tiempo que estuvo en la Delegación de Hacienda de San Sebastián, puso de manifiesto un exhaustivo conocimiento en la materia y particularmente una gran comprensión en los distintos problemas que le planteaba su cargo.

EL RALLYE Firestone

Cuando salga este número estará celebrándose el Rallye Firestone.

Es por ello que el comentario de su desarrollo lo podremos dar en el próximo número del Automóvil Club.



Cartas al Club

Sr. Director de EL AUTOMOVIL CLUB.
CIUDAD.

Muy señor mío:

Considerando que el asunto objeto de esta carta no es de interés general, sino de carácter local, la favorable acogida en la Sección «Cartas al Club» me anima a escribirle.

Se trata del aparcamiento de la Plaza del 18 de Julio (antes de la Constitución). Este lugar estratégico desempeña un cometido como tal, muy estimable, en beneficio de los numerosos clientes de los establecimientos de la Parte Vieja.

En su día se procedió a marcar con pintura amarilla los aparcamientos, estableciendo SEIS FILAS en batería, paralelas a la fachada del antiguo Ayuntamiento (una junto a dicha fachada, dos centrales dobles y la sexta, sencilla, en la fachada opuesta). También en la prolongación de la calle Pescadería, señalaron aparcamientos, en línea, prohibiéndolo junto a los arcos de enfrente.

A mi juicio, esta señalización tenía el gran defecto de su poco aprovechamiento, ya que los pasillos entre las filas de aparcamientos eran excesivamente anchos, lo que ha desembocado en la anarquía actual, favorecida por haber desaparecido las rayas y flechas que se pintaron.

En los pasillos citados, comenzaron por apartar coches, primeramente, era una fila, pero a veces son dos y hasta tres filas, quedando los vehículos del centro sin posible salida y los aparcados en batería, bloqueados o con necesidad de numerosas maniobras para salir.

He presenciado numerosos altercados por este motivo y he tenido que ayudar frecuentemente a sacar coches semibloqueados.

Tengo hecho un cálculo para OCHENTA aparcamientos en batería, con las dos filas sencillas actuales y tres dobles en el espacio intermedio, calculando para cada coche 4,40 metros por 2,50 de anchura, con lo que los pasillos entre filas quedan de 4,95 metros de anchura, suficientes para efectuar, con facilidad, las maniobras.

Si agregamos otros diez coches en línea, en cada una de las prolongaciones de las calles Pescadería y Puerto, completaríamos CIEN aparcamientos PERFECTAMENTE ORDENADOS.

La circulación impuesta por las direcciones únicas actuales, podría ser: entrada por Pescadería a los pasillos segundo y cuarto (pares) y en dirección a Iñigo, entrada por los pasillos impares, debiéndose circular SIEMPRE en el sentido de las manecillas del reloj.

Con unos botes de pintura para señalar las rayas y flechas necesarias, estaría resuelto el problema.

Como ciudadano donostiarra, entiendo que el Ayuntamiento debe representar a sus vecinos y solucionar sus problemas con justicia y del modo más económico.

Si los establecimientos de la Parte Vieja trabajan y contribuyen eficazmente a sufragar los gastos municipales, no creo deban escatimarse un poco de pintura y mano de obra, en beneficio de todos.

Le saluda muy atentamente,

JOSE GARIN



Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

licencias de fabricación del CINTURATO han
sido concedidas por PIRELLI en 24 naciones.



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina

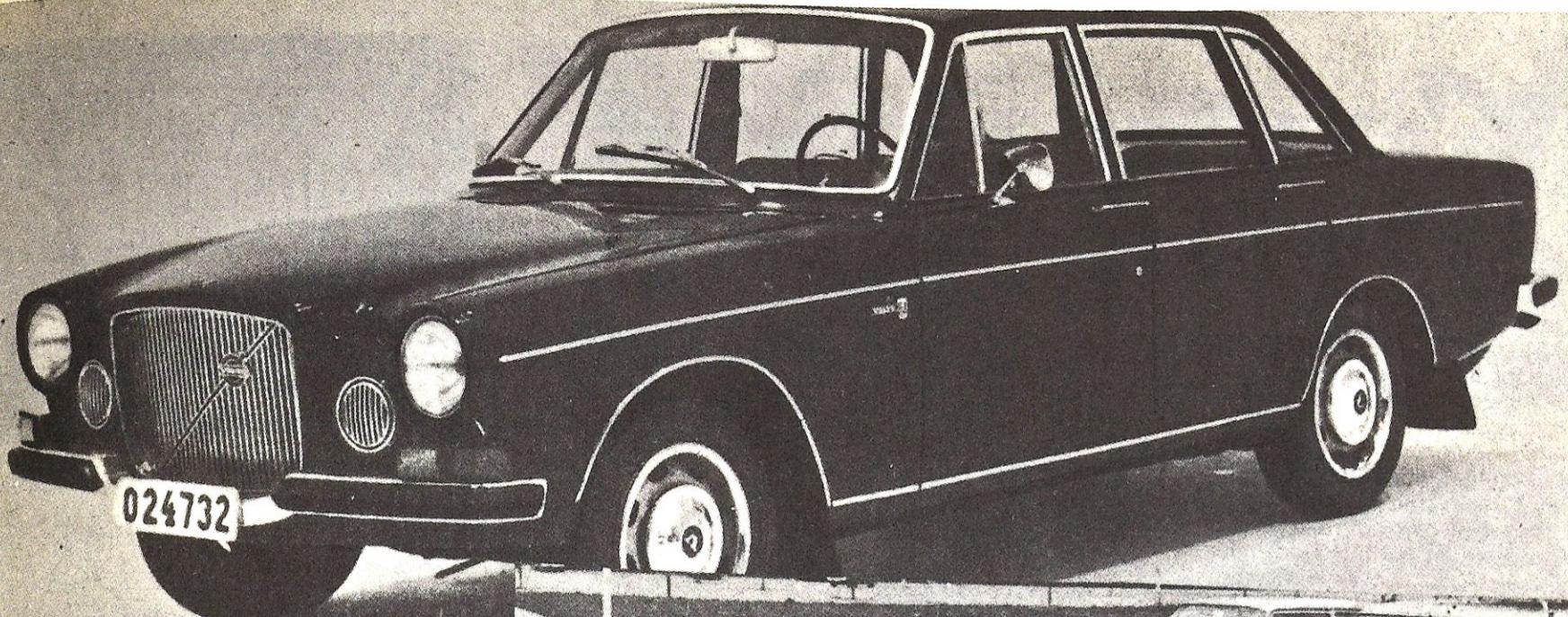


¿La conoce
Vd. por
dentro?

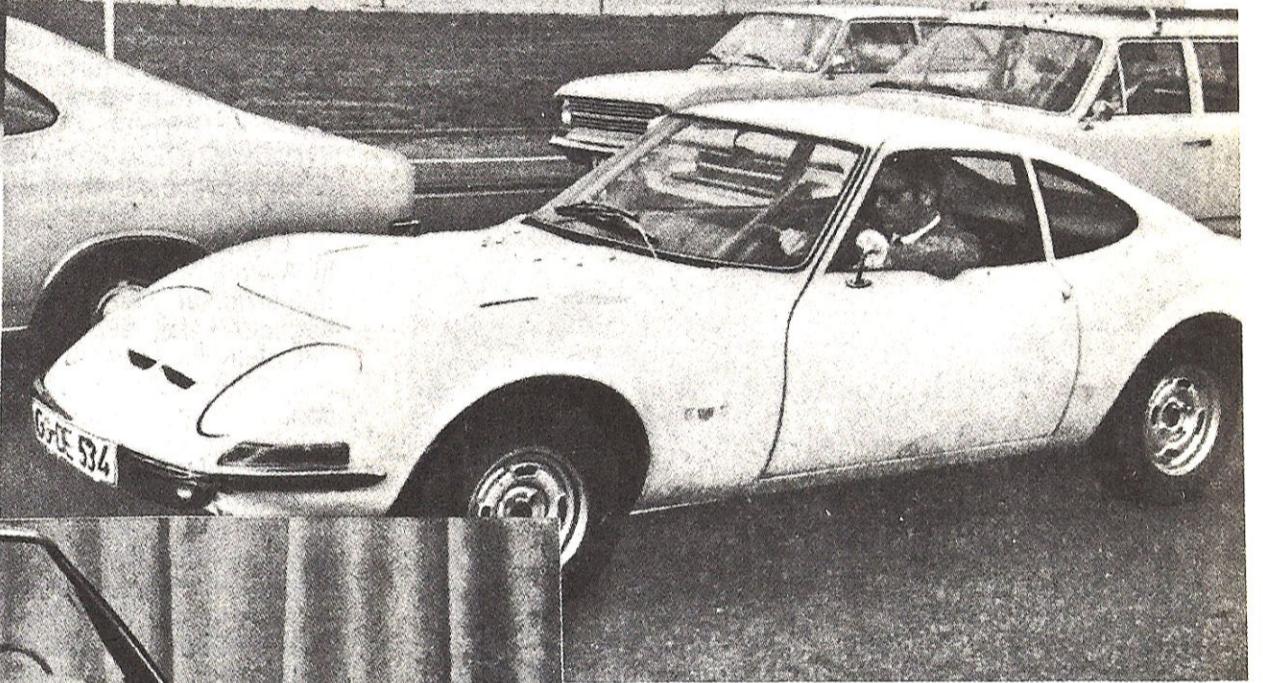


EL BANCO GUIPUZCOANO EN ELGOIBAR

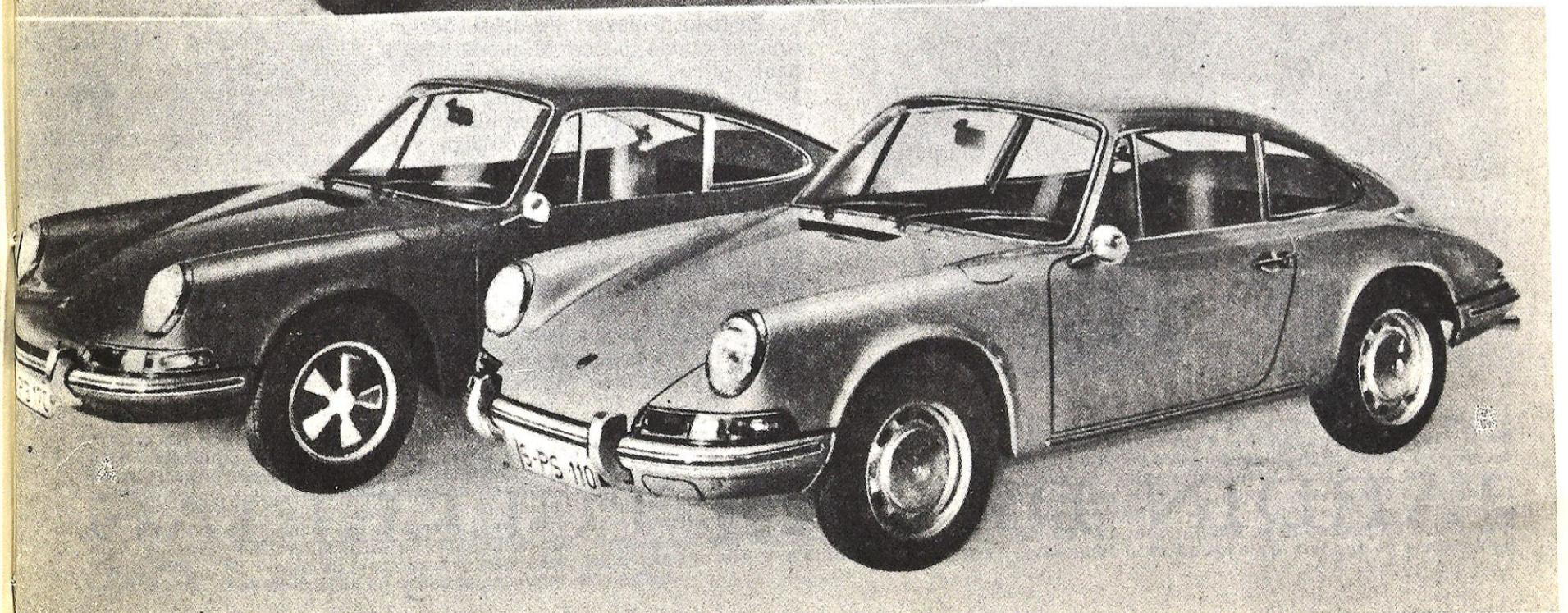
AL SERVICIO DE ELGOIBAR



NOVEDADES
DEL
SALON



PARIS



Exposición 1898



11

Es el ciclismo, del que un médico decía en 1880 «que no provocaba ninguna turbación en el funcionamiento del individuo», lo que permite al automóvil exhibirse en un Salón por vez primera, en París.

Desde 1877 los ingleses confrontaban sus técnicas velocipédicas y organizaron en 1878 su primera exposición en el Crystal Palace.

Cuando en 1893 los industriales del ciclo pidieron permiso al Ayuntamiento para exponer sus ingenios en el Palacio de la Industria, el Municipio negó el permiso. Pero los hombres de negocio están decididos. Y en 1894 se expone el primer salón del ciclo en la sala Wagram. En un rincón dos vehículos a petróleo sufrieron las primeras críticas de la Prensa. Uno de ellos, construido por Brouot en Vierzon, se convierte en un fenómeno único para la carretera.

Once meses después, en diciembre, el segundo Salón permite a los visitantes descubrir entre los modelos de 350 expositores, dos bicicletas a petróleo, la Millet y la Wolff-Muller. En 1897 se descubren algunos modelos Panhard del tipo «Paris-Dieppe», los coches Leon Bollee, los triciclos Phebus y Gladiator.

Pero desde 1895 tres hombres han valorado las perspectivas y se deciden a jugar resueltamente la carta del porvenir.

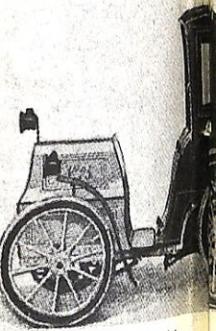
Después de los más formidables resultados de la carrera París-Rouen en 1894, el barón de Zuylen recibe a sus invitados en su casa de Cubat. Entre los invitados figura el conde De Dion. El barón es miembro de la Sociedad Protectora de Animales. A través del desarrollo del automóvil, ve un medio eficaz para atenuar el sufrimiento de los caballos para los que tiene una predilección apasionada. El conde De Dion no es solamente un industrial que sabe explotar las fuentes del vapor y del petróleo. Sus controversias con los adversarios dan motivo a los periodistas. Pero mientras frecuente los salones de la buena sociedad y se bata en duelo al alba, su padre no se inquieta: el hijo respeta la tradición. Pero cuando el heredero de tan prestigioso título comienza a dilapidar la fortuna familiar fabricando soperas rodantes, la familia se inquieta. Se teme por la salud mental del joven industrial y se le confía a la tutela de un consejero judicial.

Su primer éxito convence al fin a su padre. Las locuras del hijo parecen reportar mucho dinero. El padre acepta la asociación.

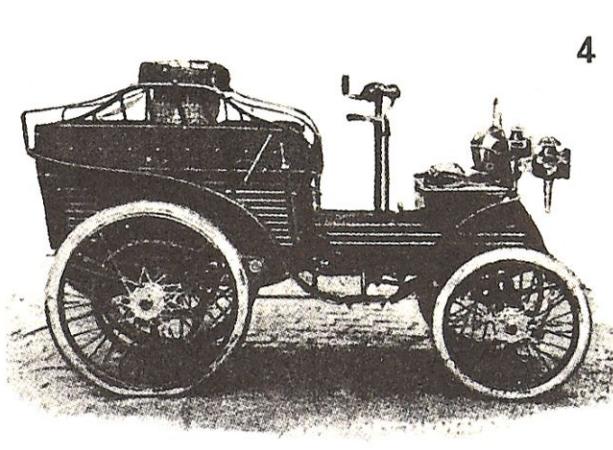
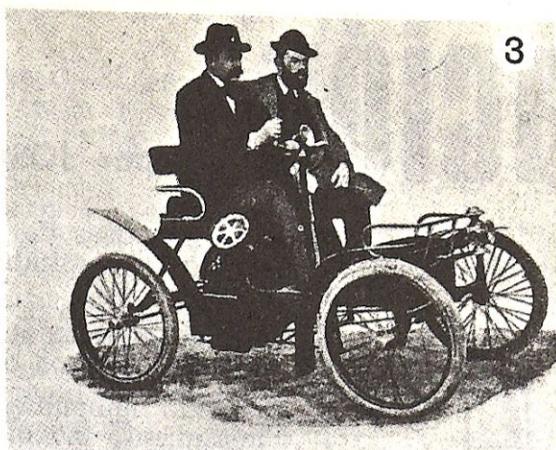
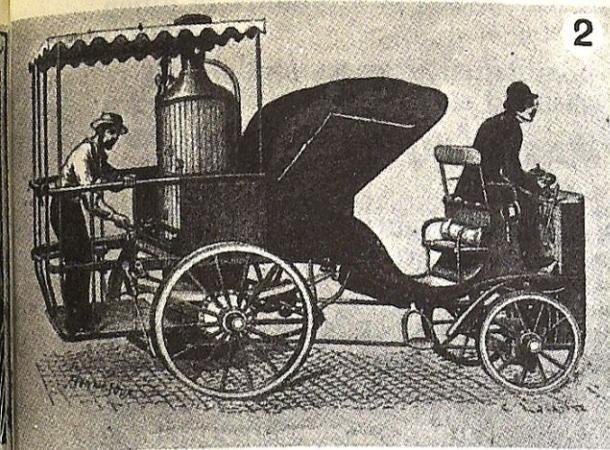
En todo el desarrollo de su gestión el conde busca el medio de hacer oficial la intronización del automóvil en la vida corriente.

En el curso de una comida a la que asisten el barón de Zuylen y Paul Meyan, periodista de «Le Figaro», fue acordada la creación de la A.C.F. el 12 de noviembre de 1896. Entre los imperativos más urgentes que se imponen los tres hombres figura la primicia de los automóviles en el Salón. Después de unas prolongadas gestiones consiguen la autorización. Estamos en 1898. La exposición prevista se va

7



JARDIN DE LAS TULLERIAS



a instalar en el Jardín de las Tullerías, comprendiendo ocho clases:

Vehículos automóviles de todo género y motocicletas; motores para automóviles; cubiertas; carrocerías en serie para automóviles; piezas de recambio, accesorios diversos; materiales de construcción y utillajes para la fabricación de automóviles; trajes y accesorios para los conductores; dibujos, fotos y periódicos especializados.

La víspera de la inauguración, 205 candidatos constructores pugnan por el honor de instalarse en el escenario de la exposición. Pero a fin de probar que a los visitantes que no vienen a admirar únicamente maquetas sino coches en estado de marcha, los organizadores exigen a los constructores de sus vehículos para ser admitidos que cubran el recorrido París-Verdun y regreso.

Algunos vehículos que habían sido portados por la Rue Rivoli, clandestinamente, a fuerza de brazos regresan a sus talleres quiméricos.

Penetremos en el recinto. Las formas más diversas y extravagantes se entremezclan; desde el imponente «faeton», la alta «Victoria», el «Break», el «Drag», el «Landau»...

Tres formas de energía intentan imponer sus virtudes respectivas: vapor, petróleo y electricidad.

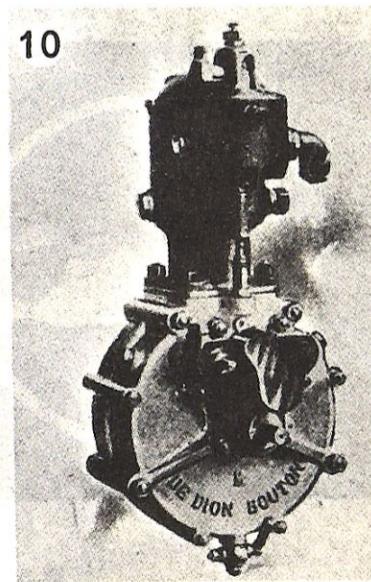
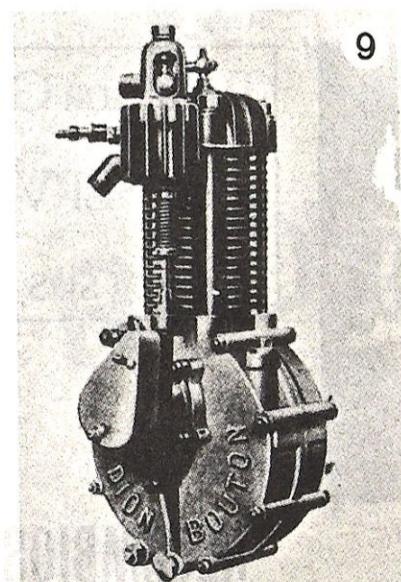
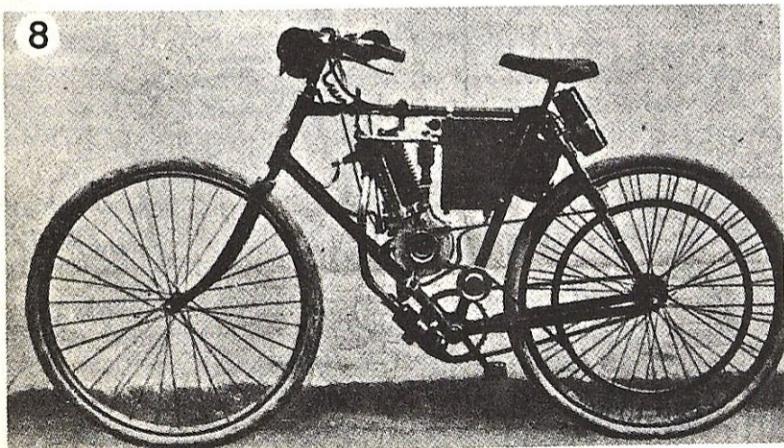
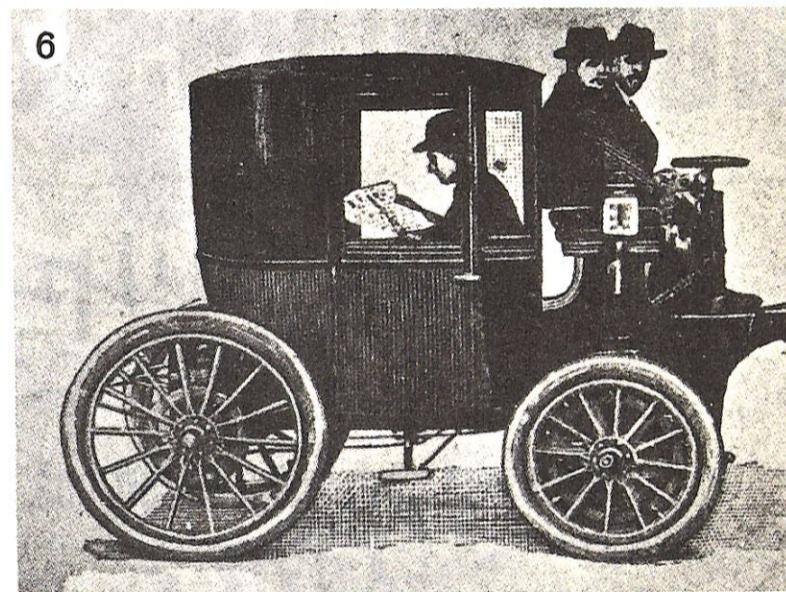
Amiot y Peneau exponen un motor de tracción delantera, parecido a una pequeña locomotora, alimentada con petróleo, capaz de transformar en veinte minutos un vehículo con tracción animal en vehículo-auto.

La firma De Dietrich, de Luneville presenta vehículos que han recorrido 2.000 kilómetros por el sistema de vapor.

Los motores que más impresionan son los de Daimler, el Phenix, el Panhard Levasor, el pequeño De Dion Bouton, que obtiene el más espectacular rendimiento a alto régimen; el Gladiator, el Peugeot, el Renault. Los alemanes presentan sus Opel, Adler; los americanos sus Packard, Pierce-Arrow, Peerless, etc.

Lo más evidente era la extraordinaria vitalidad que se desarrollaba en esta época heroica donde cada día se anunciaba el nacimiento de nuevas invenciones. En menos de 12 meses más de 30 sociedades quedaban constituidas.

Era, claro está, la época heroica y pionera del automovilismo...



1: Uno de los carteles de la exposición de 1888. —2: Auténtico precursor de la calesa de vapor. —3: Joseph Guedon arquitecto naval, concibió este cuatriciclo para tres personas. Motor de dos cilindros a gasolina. Velocidad anunciada de 8 a 30 kilómetros hora. —4: Animado por Emilio Mors este cuatriciclo para tres personas. Motor de dos cilindros a gasolina. Velocidad anunciada de 8 a 30 kilómetros hora. —5: El conde De Dion al se constituye una sociedad que lanza al mercado este cuatro plazas con un motor de seis caballos y 4 cilindros inclinados. —6: Especialista del vehículo eléctrico, Krieger presenta su «coupé» tres plazas volante de su triciclo a petróleo que se distinguió por su ligereza. —7: El concurso de fiacres-automóviles vió evolucionar a este artefacto eléctrico de dos piezas con neumáticos con velocidad de 25 kilómetros. —8: Antecesor del velomotor, esta bicicleta a petróleo de Dion-Bouton posee un motor monocilíndrico. —9: Revolucionario en su concepción, el motor monocilíndrico de Dion-Bouton con refrigeración por aire es concebido en 1895. —10: La refrigeración por agua del mismo motor data desde 1898. —11: Antes de lanzarse a la carretera, era necesario visitar la colección de pellizas reversibles y de abrigos de piel que se exhibían en casa Storm, especializados en prendas para automovilistas.

la alimentación del

por JOSE MARIA BUSCA ISUSI



automovilista

Las causas de los accidentes automovilísticos están siendo muy estudiadas dada la creciente incidencia de ellos.

Hay en ellos fallos mecánicos, cada día en menor número, y fallos humanos, cada día en mayor número.

Fallo humano es la impaciencia que impele a un adelantamiento indebido y este fallo cae en manos del psiquiatra o del psicoanalista.

Otros fallos humanos son causados por vía somática como suele ser el dormirse al volante, accidente muy frecuente.

Se puede dormir uno obviamente por tener sueño. Es el accidente de madrugada del chófer que navegó por toda la noche.

Se duerme por sopor posprandial, esto es, por el sopor que nos invade después de una buena comida, sopor favorecido por el ronronear del motor.

Este sopor es relativamente fácil de controlar. Hay que hacer comidas de digestión fácil. Comidas que no obliguen a la sangre a estar mucho tiempo y en mucho volumen en los alrededores del estómago.

El conductor no debe comer cocido cuando va a ir al volante. Comidas fáciles de digerir como son las carnes asadas y mariscos. Caldo en pequeñas tazas, huevos pasados por agua, nunca fritos, pescados cocidos y fritos, pero sin salsas excitantes, mucha fruta y el inevitable café. Poco alcohol y aquí hemos citado el coco del automovilista que se mata en accidente provocado por un alimento llamado alcohol.

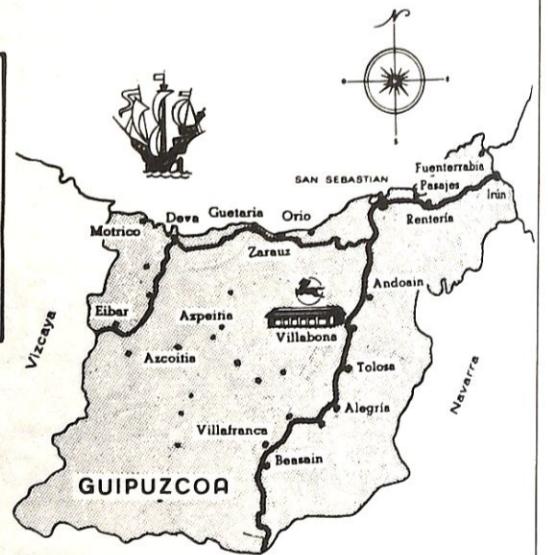
Sí, el alcohol es alimento, pero que está matando más

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

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



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAN, 1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº 1

Km. 448 - TLFNOS. 691308-691333

VILLABONA

gente al volante que por la cirrosis hepática por él provocada.

El alcohol es rapidísimamente absorbido por el estómago. Si la cantidad es pequeña se oxida en el hígado. Algo se expulsa por el aliento y por la orina e incluso por la saliva.

El alcohol deprime al sistema nervioso central. La euforia que mucha gente cree que produce el alcohol es una ilusión fisiológica.

En realidad, la euforia de quien bebe unas copas es el primer síntoma de la depresión que produce. Lo que sucede es que el alcohol, al deprimir el sistema central, deja sueltos sistemas inferiores. Pongamos un ejemplo. El alcohol inhibe el sentido de responsabilidad y entonces, por esta causa, quedan libres otros depositados en los centros inferiores.

No es preciso llegar a la «trompa» para que el alcohol tenga efectos fatales sobre el automovilista.

Basta que le deje sueltas unas cuantas cosas «chocholas» que todos llevamos dentro para que el conductor con ligera alcoholización, alcoholización muy lejana a la embriaguez, se crea un superhombre y capaz de pasar a todo automóvil que tenga por delante.

Es cierto que hay personas que tardan en cargarse de alcohol más que otras. A algunos les basta una copa de coñac para empezar ya a hablar y dejar de ser tímidos. Otros precisan de bastantes más.

Hay muchas formas de alcoholismo. Desde el bebedor explosivo de tipo nórdico que toda la semana está tomando leche y en pocas horas del sábado se embriaga totalmente, hasta el hombre que nunca se ve embriagado, pero sin tomar una copa es incapaz de bailar con una chica o hacer un trabajo. Todos son alcohólicos en mayor o menor grado.

Hoy se están tomando medidas para determinar la cantidad de alcohol que un conductor tiene en sangre y sean cifras. Como hemos dicho antes, la capacidad de resistencia es muy diferente entre unas personas y creemos que también entre los individuos de diferentes razas y por eso los números del alcohol hay que tratarlos con cuidado.

Nuestra opinión es que quien conduce no debe tomar licores de gran concentración alcohólica, ni siquiera en mínima cantidad.

Con un café o dos tienen bastante. Vino no debe tomar más de 100 centímetros cúbicos por una comida, esto es, medio vaso de vino.

Tomar mucha fruta, bien entera o en jugo. Desdeñar los platos de las salsas picantes. Comer carnes asadas con ensaladas como acompañamiento, en preferencia.

Nunca hacer comidas copiosas. No comer mucho pan. Con un bollo de 100 gramos basta.

Por la noche, si hay que volver a conducir al día siguiente, lo que hay que hacer es dormir bien y no tomar ninguna comida o bebida excitante antes de la cena.

Afortunadamente aquí es fácil encontrar fruta en todo tiempo.

Dejar las comidas fuertes y los excesos de las bebidas para los días en que seremos sedentarios.

No olvidemos que la mayoría de los accidentes no se producen por defectos técnicos si no por defectos del conductor que comete errores.

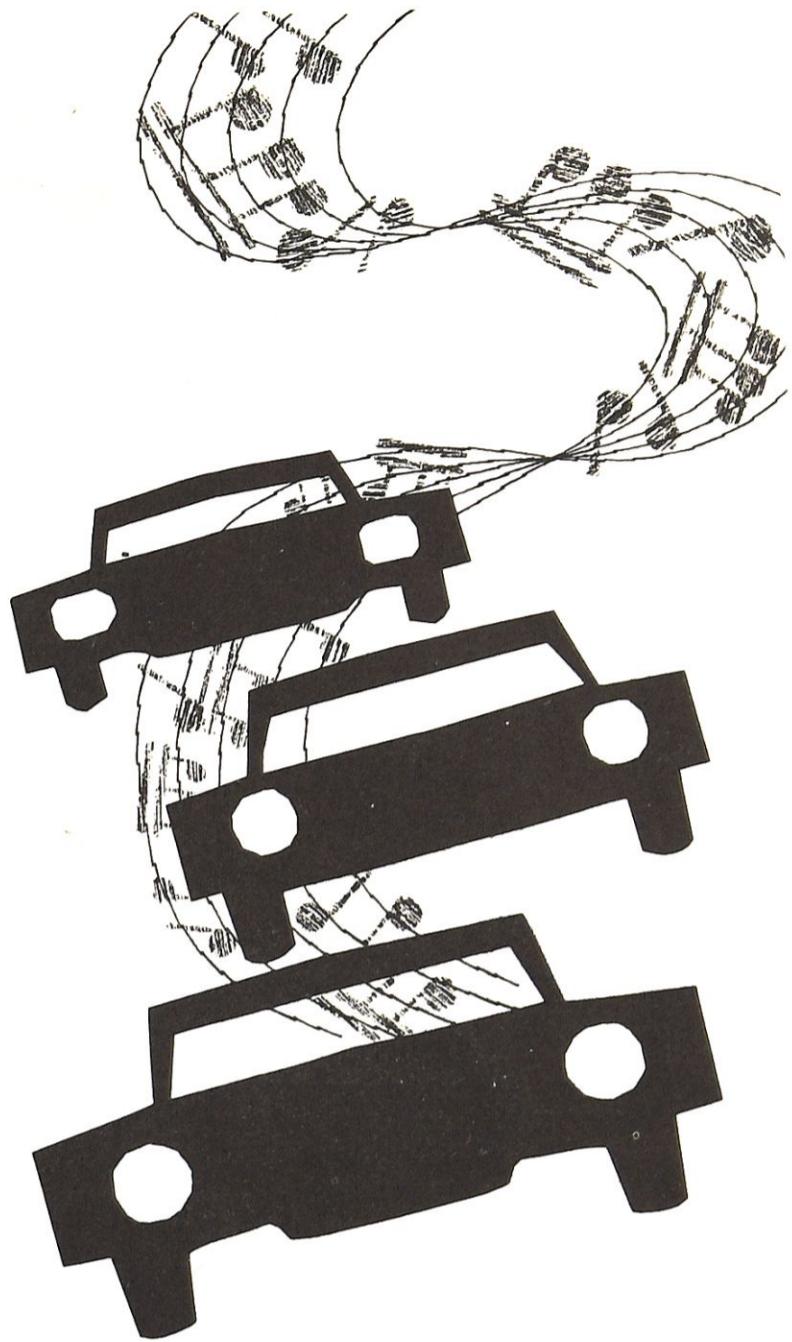
Entre estos errores está el de alimentarse mal. Comidas ligeras, sopas suaves, verduras crudas o cocidas, pescados nunca en salsa y carnes asadas. Escasísimo o nada de vino y nada de copas, en absoluto.

No creemos que sea sacrificio grande por un día. Al respecto contaré una anécdota de un conductor que caminaba eufórico después de una comida en la que había hecho algún exceso alcohólico.

Era un magnífico conductor y corría a gran velocidad. Cuando pasó como una centella a un auto de potencia superior al suyo dice orgulloso a los demás ocupantes del vehículo:

—Los paso a todos, quedan atrás como cucarachas.

—¡A todos no! —respondió una persona mayor—. Habrá alguno por delante, que corre más que tú y a esos no los ves nunca.



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

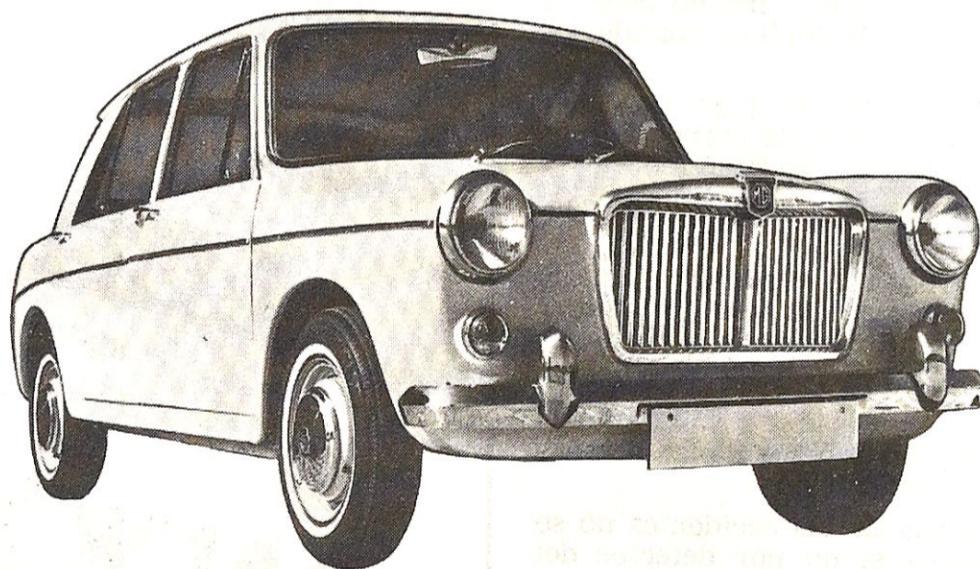


LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE
Cuando piense en instalación o
renovación de sus oficinas consulte a:

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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



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

IMPRUDENCIA, RESPONSABILIDAD Y CORTESIA EN EL TRAFICO

Los peatones no deben llevar jamás trajes oscuros cuando vayan por la carretera... Las carreteras iluminadas disminuyen el porcentaje de accidentes... De cada diecisiete accidentes de tráfico que se registran en Francia, uno resulta mortal. Más de 2.500 personas se dejaron la vida en las carreteras el año pasado... El cinco por ciento de los accidentes de tráfico se deben a la falta de visibilidad... El derecho a la seguridad vial está adquiriendo cada vez contornos más definidos en todos los países del mundo... El número de mujeres automovilistas aumenta... También los campeones del volante saben lo que es el miedo. Así rezan los titulares de un puñado de recortes de periódicos de un día cualquiera de 1968. Y es que como dijera Pablo VI hace ya tres años, a los participantes en el Diálogo Internacional sobre la moral en la carretera, el tráfico rodado constituye uno de los problemas prácticos más acuciantes de la vida moderna.

Cientos de organismos y empresas, y miles de hombres se afanan hoy en todos los países por lograr que en las calles y carreteras reinen el orden y la seguridad. Vigilancia, reglamentos, enseñanza de las normas de circulación vial, ingeniería de carreteras, señalización, un mundo, en fin, inquieto y preocupado porque sea más armónico y cordial el tráfico.

También los hombres que han hecho profesión del volante. El Papa recibió a cien camioneros seleccionados entre los mejores de las rutas españolas. Preguntados por el periodista «no dudaron en subrayar su honda preocupación por la «sangre y la muerte que producen una imprudencia».

Tres son para ellos las faltas más graves: **No respetar las señales.** Los «Stop» no están puestos para molestar al conductor, hay que respetarlos. Y los cruces de peatones en las poblaciones. «Aunque el riesgo es para el peatón, la responsabilidad es del conductor». **Los excesos de velocidad** que en la mayoría de los casos no es necesaria. **Y los malos adelantamientos.** Los cambios de rasantes y las curvas sin visibilidad son como trampas mortales para el automovilista imprudente. La Jefatura Central de Tráfico ha dicho una y mil veces: Los adelantamientos son peligrosos; efectúelos con prudencia; permítalos con cortesía.

No es válida la sugerencia o el encogimiento de hombros que quiere cargar en el haber de lo inevitable la responsabilidad de los accidentes de

tráfico cual tributo obligado a la civilización moderna. Los accidentes son evitables, al menos, en un noventa por ciento de los casos, pero es necesario para ello observar espontáneamente una exacta disciplina conforme a los reglamentos universalmente aceptados.

Los automovilistas —decía Pío XII el año 1955— no pueden contar con sólo su propia vigilancia y su habilidad para evitar los accidentes; deben, también, contar con un justo margen de seguridad, si quieren librarse ellos mismos de los imprudentes y salvar las imprevistas dificultades... Es, la carretera, como un mundo nervioso, tenso, en el que los veloces caminantes no pueden caer en la tentación de la indisciplina, del error, de la indiferencia o de la distracción.

Hay que saber en cada momento cuál es la conducta a seguir o la reacción más adecuada. Con la carretera húmeda, en tiempo de lluvia; con niebla o durante la noche, no se puede conducir un vehículo igual que durante el día o en tiempo seco. Aumentan las distancias de frenado y el peligro de patinazo se multiplica. La falta de visibilidad que implica la niebla o nocturnidad exige conducir a velocidades más reducidas, al menos en un veinte por ciento. Y circular en caravana o en situación paralela no permite, sino ajustarse, con exacta disciplina, a la velocidad, espacio y distancia, que la aglomeración impone a todos y cada uno de los vehículos.

El Manual Internacional de Seguridad en la Carretera, redactado en 1960, por el grupo de trabajo para la prevención de accidentes de la circulación por carretera, del Comité de Transporte de la Comisión Económica para Europa, continúa teniendo plena vigencia: en una fracción de segundo se puede pasar del estado de seguridad al de catastrófico, dice. La menor imprudencia e incluso la menor falta de atención puede conducir a la más grave y más desproporcionada de todas las sanciones: la muerte de uno mismo o la de otra persona. Hay que pensar en los otros, porque, en definitiva, favorecer la circulación es algo que redundará en beneficio propio. La cortesía consiste en ser más conscientes de las propias responsabilidades que de los derechos. No hay que impacientarse ni molestarse si otro usuario comete un error o no tiene la cortesía que uno mismo.

Si otro automovilista se mostrase impaciente o incorrecto, lo mejor que se puede hacer es no imitarlo.

PARIS

No es que el peligro sea inmediato para el automovilista. Pero al menos ha sido pensado por los técnicos municipales de la villa de París.

Porque se piensa nada más y nada menos que prohibir la entrada de los vehículos en el corazón de París, creando una amplia zona negra.

Después que todo el mundo urgía la construcción de más coches; después que todos nos hemos mostrado satisfechos con el ritmo que ha cobrado la industria automovilista, he aquí que la solución del problema ha creado otro mucho más agudo. Porque en París ya no se puede «dar una vuelta de rueda». Debido a los embotellamientos, la circulación se ha hecho lenta y el que más sufre es el sistema nervioso de los parisienses, por lo que dentro de poco van a estar intratables.

El problema de la circulación y el de aparcamiento en París ha saltado de la calle a las páginas de los periódicos. Y esto demuestra la gravedad del problema.

En una campaña de gran lujo, están opinando gran número de parisienses sobre la forma de paliar el problema, antes de tender un cinturón negro.

Todo esto es paradójico cuando en el Salón del Automóvil de París se exhiben cientos de nuevos prototipos que ansían salir a las carreteras..., a las calles de París.

Pero con Salón o sin él, el problema existe, y cada día se agudiza más.

Las soluciones propuestas por el hombre de la calle, como puede suponerse, abarcan toda la gama de teorías y suposiciones, la mayoría de las cuales resultan peregrinas, aunque otras resultan ciertamente lógicas.

Por ejemplo una de las soluciones que se sugieren para que el conductor no se convierta en simple peatón es «el libre servicio del automóvil». Consiste en la puesta en servicio de pequeños vehículos eléctricos, que estarían dispuestos en todo momento en las calles de París. Sería suficiente la introducción de una ficha en un aparato especial para que el coche se pusiera en marcha. La persona que utilice este coche no tendrá que volverlo al lugar donde lo cogió sino en el estacionamiento más próximo a su objetivo. Otra persona podrá recogerlo inmediatamente después.

¿Pero dónde dejar el coche propio cuando se llega de la provincia o de los barrios extremos de París?

Otro parisién hace observar la necesidad de construir en la periferia de este «cinturón negro» grandes aparcamientos, donde podían estar instaladas las estaciones de los pequeños coches eléctricos de libre servicio.

Otra solución se inclina por la utilización de bicicletas y ciclomotores. Pero es preciso admitir que en invierno París tiene una temperatura demasiado frígida y desapacible.

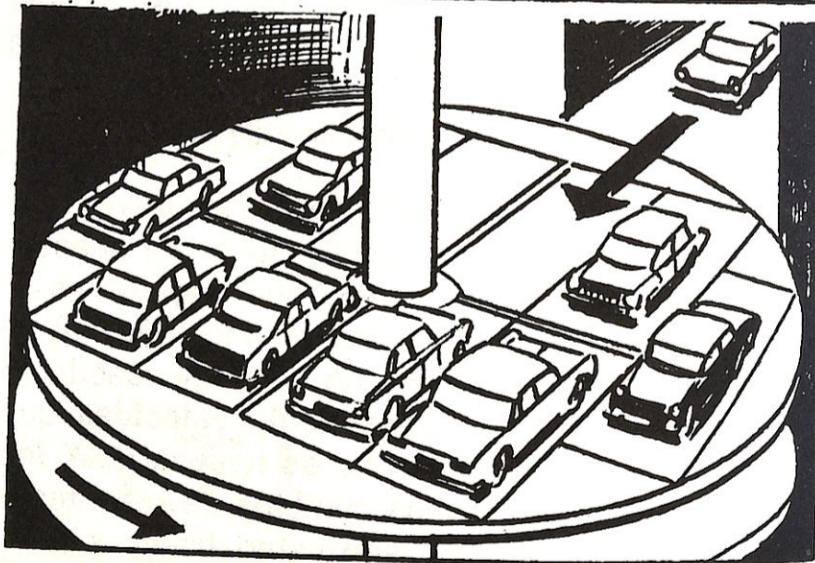
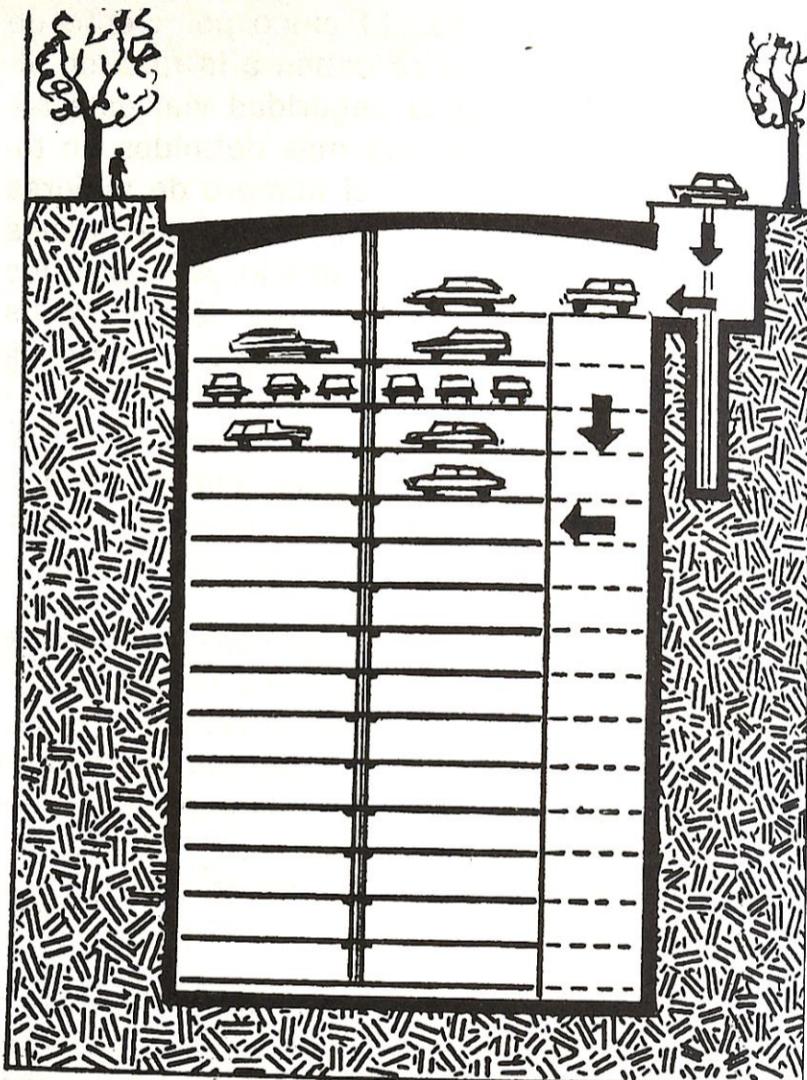
Una buena cantidad de respuestas de esta campaña masiva se inclina por el empleo de pequeños vehículos, algo similar a un taxi de 6 a 8 plazas o pequeños autobuses de 20 plazas. Ahora bien si necesarios son los aparcamientos gigantescos en las afueras de París, también resulta imprescindible en el centro de la «Villa Lumiere» para acoger a tanto vehículo colectivo como habría que poner en servicio.

Podrían utilizarse los parques de mercancías o construir garages subterráneos como auténticos pozos. La proliferación de estos aparcamientos obligaría a editar un plano para que los parisienses tuviesen conocimiento de dónde se encuentran. Y es más, se podría establecer un bono, que sería pagado al mes, con el que se podrían utilizar todos los aparcamientos.

No faltan las sugerencias, las pequeñas y grandes ideas, los proyectos revolucionarios. ¿Qué solución sería la mejor? Buen quebradero de cabeza para los técnicos municipales parisienses. Una preocupación que a no tardar tendrá que ser también resuelta en las grandes capitales españolas...

ANDRE STEPHANOIS

¿STOP A LOS COCHES? GARAJE-POZO



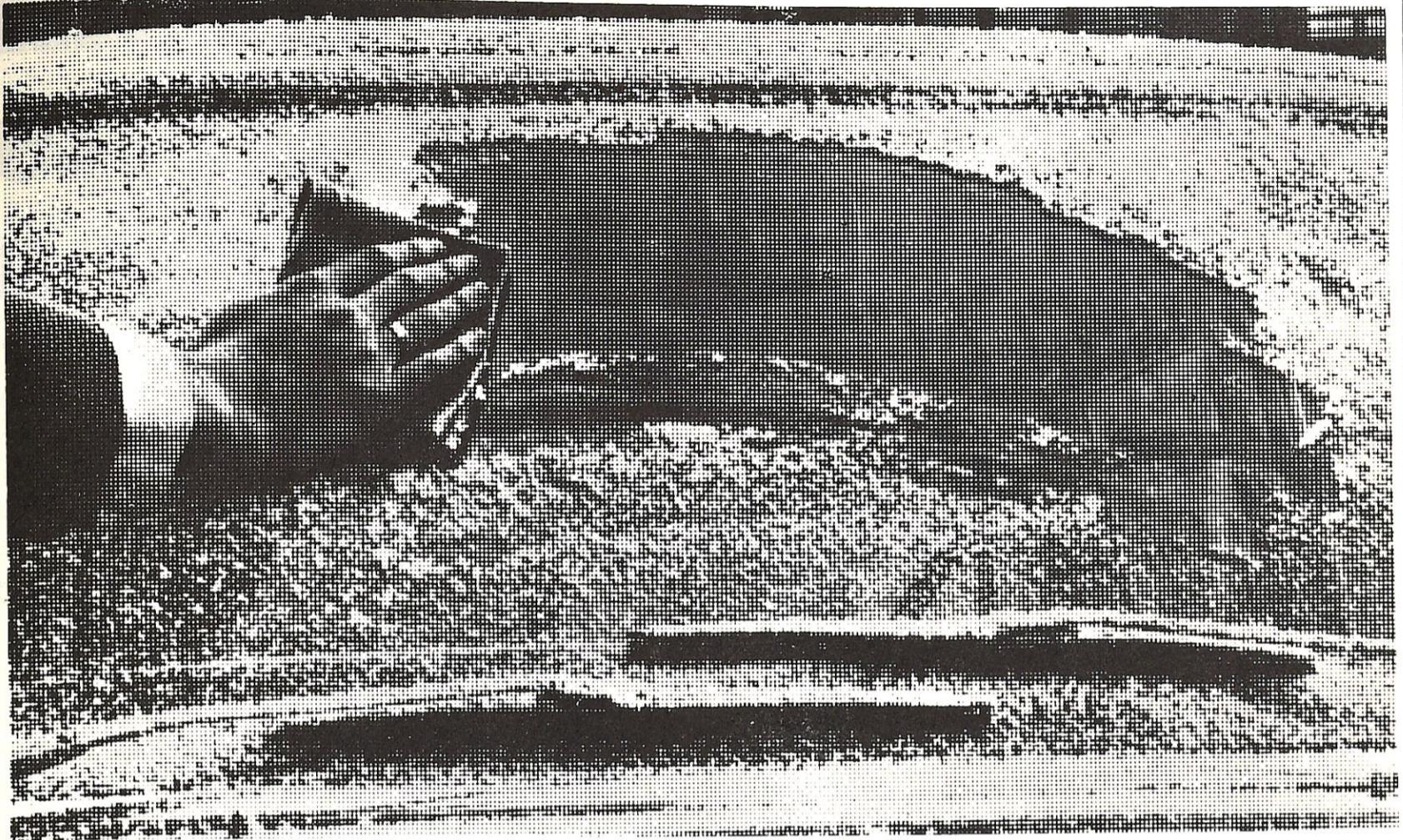
He aquí una de las proposiciones: 90 coches en un pozo de 12 metros de diámetro y 40 metros de profundidad.

El pozo está provisto de plataformas giratorias espaciadas unas de otras por dos metros, pudiendo ser movidas desde la superficie. Un montacargas distribuye los vehículos de cada plataforma.

Precio por plaza, similar al de un garage tradicional.

La objeción que puede hacerse: la rapidez del montacargas no es suficiente en las horas de mayor afluencia para asegurar la entrada y salida de coches a un ritmo aceptable.

su coche, este invierno



Vea cómo KRAFFT le dará protección completa y permanente contra el frío y el hielo, la lluvia y el barro

1 ANTICONGELANTE.

Si su coche lleva **circuito normal** de refrigeración, le resultará más económico ponerle Anticongelante Krafft... que pagar una costosa reparación por no haberlo puesto.

Basta una dosis para todo el invierno, porque Krafft es permanente: no se evapora, ni hierve, ni se desvirtúa, por alta que sea la temperatura del motor.

Si su coche lleva refrigeración por **circuito cerrado**, tiene ya anticongelante servido desde fábrica. Y lo más probable es que sea el refrigerante-anticongelante "CC" Krafft, especial para estos sistemas de refrigeración.

Su duración es de dos años ó 40.000 kilómetros, salvo que con anterioridad una avería o fuga en el circuito le haya dejado sin esta protección. En su propio interés asegúrese de que al repararlo ponen en su coche una nueva mezcla "CC" Krafft.

Los anticongelantes Krafft

son eficaces incluso a 50° C bajo cero llevan enérgicos agentes anticorrosivos han sido adoptados en origen por los principales fabricantes de vehículos.

2 AUTO-ARRANQUE KRAFFT.

Con los mayores fríos, conseguirá arrancar **instantáneamente** el motor, evitando que se descargue la batería o se queme el motor de arranque. Auto - Arranque Krafft reduce el desgaste del motor, al permitir alcanzar rápidamente la temperatura de régimen y evitar que el motor trabaje en frío.

3 AUTO-ELECTRIC KRAFFT.

Simplemente pulverizando sobre las par-

tes eléctricas; cables de encendido, delco, motor de arranque, bujías, dinamo, etc. desplaza la humedad, facilitando su funcionamiento y protegiéndolas de posteriores acumulaciones, por condensaciones, de humedad, mediante una delgada capa molecular.

4 EVER-LUX y CRISTALUX ANTICONGELANTE.

La bayeta EVER-LUX, con agentes antivaho, conserva despejado el parabrisas durante muchos kilómetros.

El superdetergente Krafft para cristales, con anticongelante (CRISTALUX-ANTICONGELANTE), resulta eficazísimo para añadir a los depósitos de lavadores mecánicos de parabrisas, o para ser aplicado a mano.

5 DESINCRUSTANTES DE RADIA-DOR.

La perfecta limpieza del sistema de refrigeración es siempre necesaria, pero especialmente al preparar su coche para el invierno, antes de poner anticongelante. Krafft le ofrece tres productos, utilizables según la importancia de las incrustaciones existentes en el radiador.

RADIATOR CLEANER, para incrustaciones ligeras.

RADIATOR FLUX, desincrustante de gran rapidez (10 minutos) para incrustaciones medias.

HD SKALE REMOVER, enérgico desincrustante de acción rápida.

6 RECUBRIMIENTO DE BAJOS.

El WYK UNDERCAR KRAFFT forma una capa acolchada e irrompible, que protege su coche contra la oxidación y el golpeo de piedras, arena, hielo, amortiguan-

do notablemente las resonancias. Existen numerosos Aplicadores especializados de este producto. Consulte a los de su ciudad.

7 TAPAGOTERAS.

Si en su coche o camión se presentan fugas en el sistema de refrigeración, utilice el Tapagoteras Krafft RADIATOR SEAL. ¡Es maravilloso! Comprobará que en un instante, y fulminantemente, quedarán cortadas, ahorrándole costosas reparaciones y, sobre todo, tener que abandonar el coche en un momento preciso.

8 OTRAS PROTECCIONES KRAFFT.

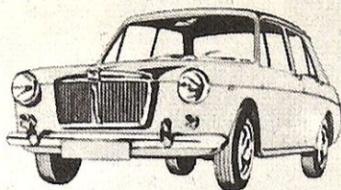
Aunque usted no los vea, seguramente hay ya varios productos Krafft defendiendo su coche. Recuerde que son más de 70 los productos garantizados por Krafft; para el motor, frenos, refrigeración, lubricación, carrocería y accesorios.



Krafft

**CUIDA
SU
COCHE**

**¿Quién
se atreverá
a competir
con el
nuevo
MG 1300
color blanco?**



**¡ Sólo el
nuevo
MG
1300
color rojo!**



nuevo  1300

**más potencia,
más reprise,
más velocidad,
magnífico acabado.**

Fabricado en España por **AUTHI**

como no morir en la carretera



Recientemente el joven piloto francés Jean-Pierre Beltoise ha sido sometido a una serie de preguntas sobre la forma de conducir bien un automóvil o cómo comportarse regularmente frente a un volante. Beltoise prefirió titular sus impresiones así: «Cómo no morir en la carretera».

ACCESORIOS

Antes de tomar contacto con la carretera será necesario poseer: una lámpara de bolsillo, una rueda de repuesto bien hinchada. Es conveniente revisar el estado de esta rueda porque al no ser utilizada puede perder aire.

ACCIDENTE

Para evitarlo lo más imprescindible es comprobar el estado del vehículo. Frenos bien regulados, neumáticos con dibujo bien marcado, embrague a punto. Si se tienen todas estas precauciones el riesgo es mucho menor.

AUTOPISTA

Es, por definición, la carretera más segura: ningún cruce, se tiene prioridad absoluta, ningún automóvil viene en sentido contrario, mientras que se puede adelantar a otro vehículo a gran velocidad. El único peligro en este tipo de carreteras es su excesiva regularidad, lo que crea una monotonía perjudicial para el conductor.

CODIGO

No es suficiente conocerlo, sino también comprenderlo. Si lo tuviera que aprobar de nuevo, seguro que me equivocaría.

CONTADOR

No es conveniente mirarlo a cada paso. A 130 kilómetros por hora, una mirada de medio segundo al contador representa veinte metros recorridos sin fijarse en la carretera. Es enorme el peligro que se corre y pasan muchas cosas en 5/10 de segundo.

FRENADO

La deceleración de cuatro metros por segundo al cuadrado exigida es netamente insuficiente para obtener un frenado eficiente.

Lo que quisiera subrayar es que el frenazo no es la solución ideal para evitar los accidentes. En ciertos casos, mientras nuestro coche se impulsa en un viraje, no vacilemos en acelerar teniendo fuertemente aprisionado el volante. Acelere también mientras dobla a otro vehículo. Y si en ese momento siente miedo, siga trazando una diagonal muy larga, evitando dar bruscos golpes al volante hacia la derecha. No es suficiente ser prudente o limitar la velocidad. Es muy útil «pensar» cuando se tiene una verdadera arma de muerte entre las manos.

HUMEDAD

En una carretera mojada se aconseja no pasar nunca de los 100 kilómetros por hora o mejor de los 70, según el automóvil. Durante la noche la máxima velocidad no debe sobrepasar los 50 kilómetros.

REGIMEN

No se cambia de velocidad más que a un régimen máximo. Si la segunda de su coche llega hasta los 80, pase a la tercera a esa velocidad, no antes.

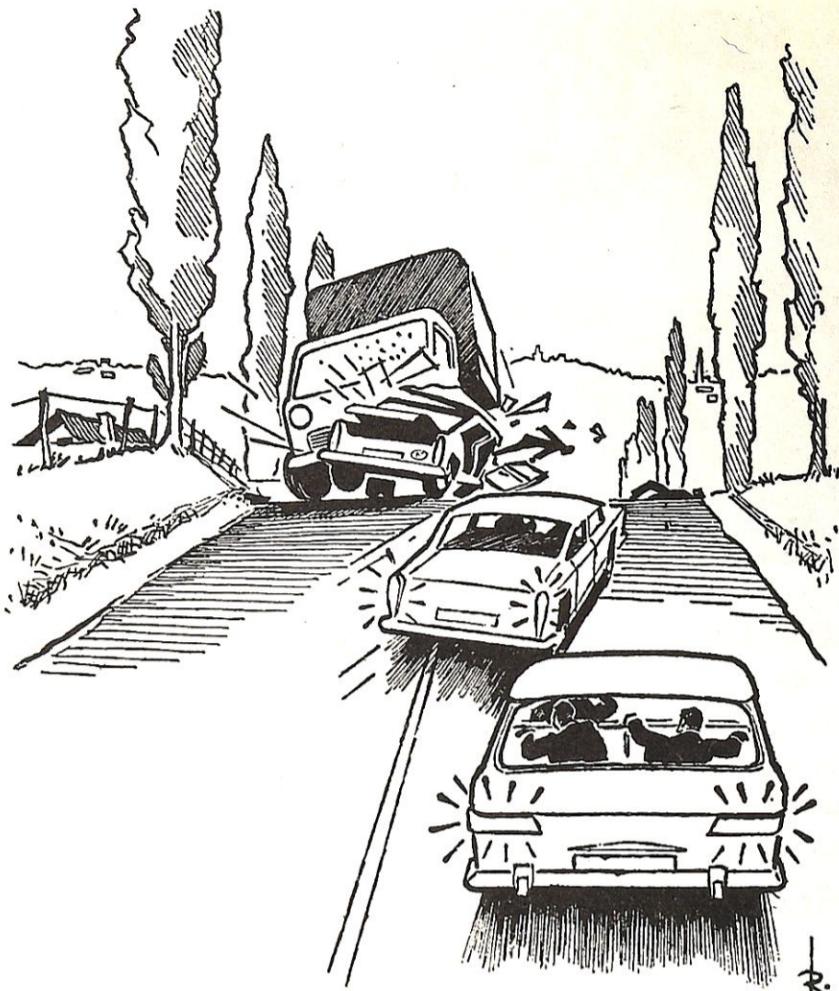
DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



RETROVISOR

Sobre todo que el retrovisor no quede oculto por los equipajes o las prendas. Es una falta grande y peligrosa en la conducción. La visibilidad es esencial. Apruebo la ley que impone un retrovisor de costado.

SEGURIDAD

¿Dónde comienza? ¿Dónde termina? Estoy seguro de mí y tengo miedo mientras conducen a mi lado.

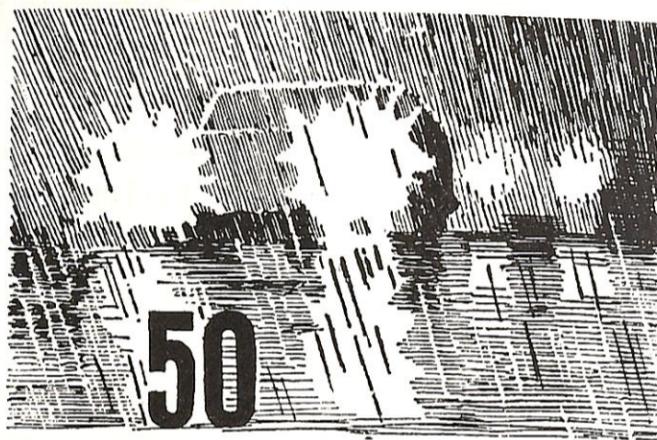
NO FUMAR

Yo no fumo nunca al volante. Toda la atención debe estar concentrada en la carretera. La llama del cigarrillo puede vacilar; pueden caer las brasas sobre el asiento y entonces llega la catástrofe.

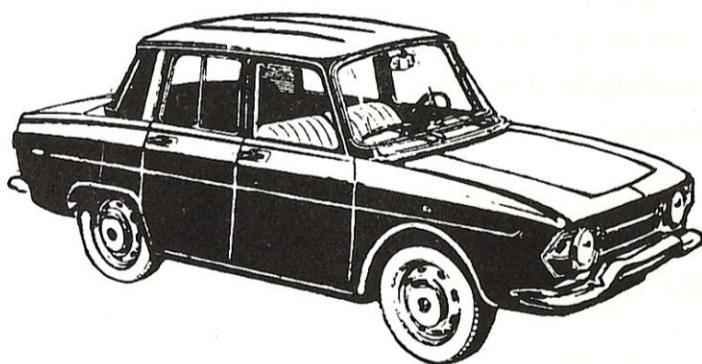
VELOCIDAD

Limitarla no es una solución ideal. Un coche mal conservado que no pasa de los 60 km., sea quizás más peligroso que un bólido. Puede matarse a 30 kilómetros. Hace falta que el vehículo funcione bien en todas sus partes; una consciencia extremada de la responsabilidad en el conductor.

Se podría limitar la velocidad de los principantes, no presentándolos como a novatos, sino como una restricción eficaz.



RENAULT  **10**



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

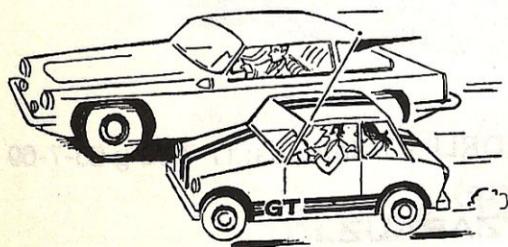
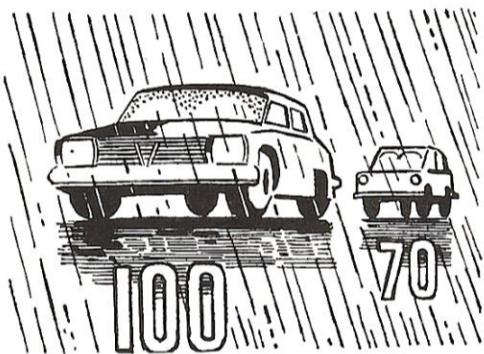
Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

COMO ABANDONAR CUANTO ANTES ESTE "VALLE DE LAGRIMAS"

El reverso de la moneda de lo que preconiza Beltoise a fin de dejar cuanto antes este «valle de lágrimas», se compendia en estas recetas infalibles para poder ocupar un lugar de «honor» en las listas de accidentes:

- Doblar en lo alto de una cuesta.
- Doblar en tercera posición.
- Poner a tres o cuatro personas en el asiento anterior y dejar libre el asiento posterior.
- Practicar la conducción voluptuosa.
- Conducir con una sola mano y si es posible con un dedo.
- Rodar a gran velocidad por la niebla.
- Por la lluvia o el hielo no descender nunca de los 80 kilómetros por hora. No quitar nunca el hielo de los cristales.
- Obstruir el retrovisor con maletas, etiquetas de hotel, colas de tigre o diversos animales de pelo.
- No regular los faros y si tiene los orientables dejarlos muy altos de manera que pueda deslumbrar a todo el mundo.
- No colocar su automóvil sobre el camino lateral de la carretera.
- Transportar su comedor sobre la baka de su 2 CV o poner su perro policía entre las piernas y su cabeza en el volante para que le pueda lamer la mandíbula a conveniencia.
- No poner su intermitente antes de virar; hacerlo en todo caso lo más tarde posible y, mejor todavía, ponerlo hacia la derecha y doblar a la izquierda.
- No prevenir nunca cuando vaya a doblar a otro coche.
- Dejar en marcha las portezuelas abiertas.
- Si conduce un automóvil de «20 toneladas», cuya velocidad esta limitada a 75 km., trate de alcanzar los 100.
- Comer bien y sobre todo beber mucho antes de realizar una larga etapa.
- Hacer caso omiso de los «stop» o los semáforos, pero rodando muy de prisa, pues atravesarlas lentamente, podría complicar las cosas.
- Llevar una velocidad entre 100 y 140, teniendo una caravana detrás suyo.
- A menos de 80 a la hora no tomar una curva. Lo contrario sería una deshonra.
- Salirse bruscamente de una fila de automóviles y hacerlo antes de poner el intermitente.
- Marchar a 40 por hora y acelerar lo más posible cuando un 2 CV o un Ferrari quiere pasarlo.
- Hacer en una sola etapa París-Alicante y mantenerse en forma con «maxiton».
- Tratar de obtener el record del mundo de kilometraje con los mismos neumáticos.
- Colocar el automóvil delante de la entrada de un garaje.



Etc., etc., etc.
Es el mismo diablo si, al cabo de un mes, su propietario no se ha matado todavía o, peor aún, si no le ha matado usted...

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: 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.

LaHutte

BIARRITZ

7, Rue Mazagran

Tel. 24-23-88

TODO LO NECESARIO PARA EL SKI LA NIEVE Y LA MONTAÑA

Taller de montaje y reparación SKI y TENIS

★

Material de las famosas marcas:
DYNAMIC-ROSSIGNOL-STRATO-V.R. 17

★

Especialista FIXATION LOOK,
diplomado Equipo de Francia

★

Enviamos catálogo gratuitamente a quien lo solicite.



PROGRAMA DE CRUCEROS



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

I CRUCERO DE NAVIDAD 1968

En el trasatlántico «CABO SAN ROQUE». — Del 19 al 25 de diciembre de 1968.

BARCELONA - TUNEZ - MALTA - PALMA DE MALLORCA - BARCELONA.

Precios desde 2.900 ptas.

VI CRUCERO SEMANA SANTA

En el trasatlántico «CABO SAN ROQUE». — Del 22 de marzo al 14 de abril de 1969.

BARCELONA - PALMA DE MALLORCA - DUBROVNIK (Belgrado) - ESTAMBUL - CONSTANZA (Bucarest) - HAIFA (Tierra Santa) - PIREO (Atenas) - NAPOLIS (Roma) - LIVORNO (Florenca, Pisa) - BARCELONA.

Precios desde 18.600 ptas.

SERVICIO REGULAR TURISTICO ESPAÑA - ITALIA

En el buque transbordador «CANGURO BLANCO». — Salidas de Barcelona: martes y sábados a las 17 horas. — Salidas de Génova: lunes y viernes a las 13 horas. — Duración del viaje: 20 horas.

Precios desde 728 ptas.

MINI-CRUCEROS A LONDRES

En el lujoso transbordador de 10.000 toneladas «PATRICIA». — Salida de Bilbao: los lunes, miércoles y sábados
6 DIAS EN LONDRES — PRECIO DESDE PTS. 7.875 POR PERSONA.

De interés para los automovilistas.—Los pasajeros que participan en los Mini-Cruceros, pueden llevar su coche sin suplemento, tratándose de dos o más personas.

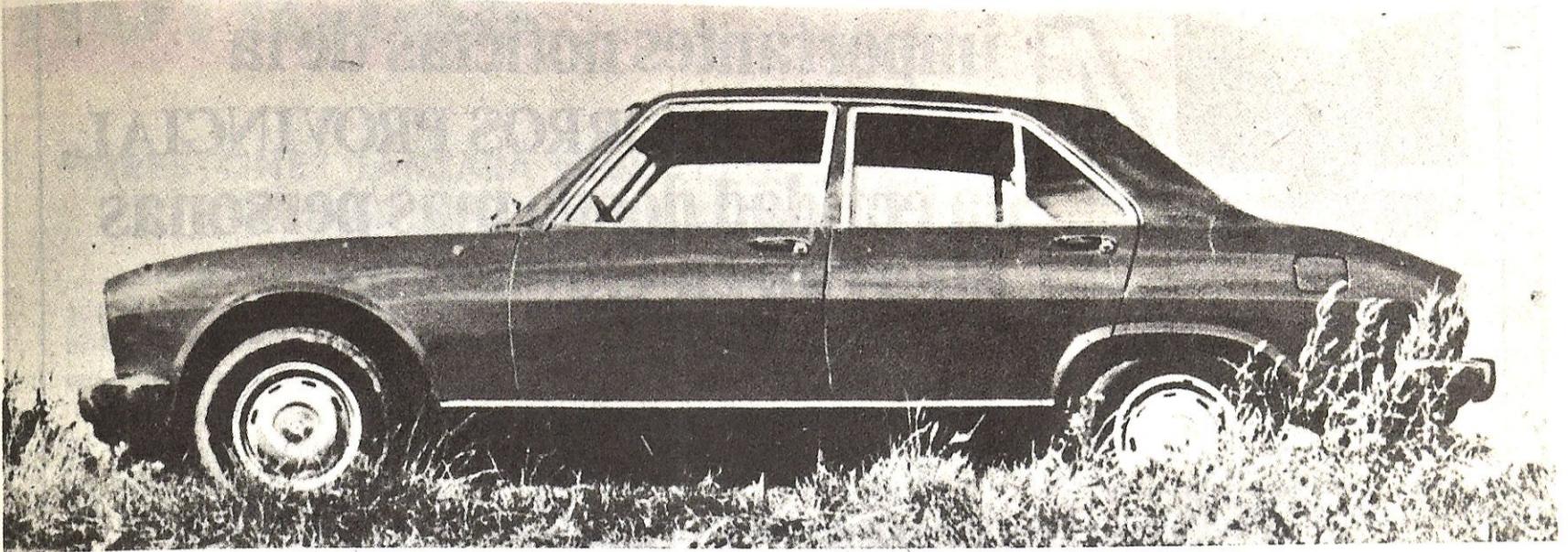
M./N. CANGURO BLANCO

También podrá llevar su coche cuando tenga que viajar a Italia, utilizando el servicio BARCELONA - GENOVA en el «CANGURO BLANCO».

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69
Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ

EL NUEVO PEUGEOT 504



He aquí la ficha técnica del nuevo Peugeot 504:

MOTOR: Potencia fiscal: 10 CV. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos. Diámetro interior: 84. Recorrido: 81. Carburador Solex 34 o inyección. Capacidad de gasolina: 65 litros. Refrigeración por agua con ventilador desembragable. Engrase a presión. El cárter de aceite contiene 4 litros. Válvulas en cabeza comandados por árbol lateral. Cámaras hemisféricas. Potencia 87 ch SAE a 5.500 revoluciones por minuto, inyección 103 ch SAE a 5.600 revoluciones por minuto.

TRANSMISION: Motor delantero, transmisión trasera por puente suspendido. Embrague a diafragma. Caja de cambios de cuatro velocidades sincronizadas. Mando al volante. Primera, 0,273. Segunda, 0,461. Tercera, 0,710. Cuarta, 1. M. AR: 0,267.

SUSPENSION: Cuatro ruedas independientes por resortes helicoidales. Barras estabilizadoras delante y atrás, con amortiguadores hidráulicos.

DIRECCION: Cremallera.

FRENOS: Disco sobre las cuatro ruedas.

NEUMATICOS: 175x14, radiales, Michelin X AS, Dunlop SP Sport o Kleber V 10 GT.

DIMENSIONES PRINCIPALES: Longitud 4,49 metros. Anchura, 1,69 m. Altura, 1,46 m. Peso en orden de marcha 1.200 kg. (620 delante y 580 detras).

PRECIO: 13.100 francos; suplemento de inyección, 1.500 francos; suplemento interior de cuero, 1.200 francos.

BAR - RESTAURANTE "MESON DEL CABALLO BLANCO" Platos regionales



PLAZA DEL CABALLO BLANCO - PAMPLONA



4 importantes noticias de la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL, la entidad donde más personas ahorran en Guipúzcoa



**así hemos crecido gracias a nuestros
clientes y amigos.**

Recursos ajenos en 31-12-67	9.456 Millones de Pesetas
Aumento producido durante el año 1967	1.572 Millones de Pesetas
Porcentaje de aumento	19,94 %
(Porcentaje de aumento en las Cajas de Ahorros Españolas)	19,63 %



he aquí sus dividendos,

Recursos propios	825 Millones de Pesetas
Fondo de Reservas	484 Millones de Pesetas
Fondo de Regularización Balance	341 Millones de Pesetas
Obra Social realizada durante el año 1967	74 Millones de Pesetas

Ciudad Laboral Don Bosco
Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa
Centro de Investigaciones Técnicas
Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
Centro Cultural Femenino de Nazaret
Instituto Radio Quirúrgico de Guipúzcoa
Dispensario Móvil Antituberculoso
Fomento de la Agricultura y Ganadería
Homenajes a la Vejez
Servicio de Becas
Bibliotecas Populares
Cine Educativo
Asociación Belenista de Guipúzcoa
Frendas para recién nacidos
Casa Cuna y de Maternidad de Fraisoro
La Gota de Leche (en colaboración con la Caja de Ahorros Municipal)
Donativos a Obras Culturales, Escolares, Formación Profesional, Protección a la Infancia, y a la Mujer, Sanitarias, Ayuda a la Investigación y Diversos, que llegan a todas las localidades guipuzcoanas.



nuestros préstamos y créditos,

Préstamos concedidos durante el año 1967	1.100 Millones de Pesetas
Cifra disponible para préstamos a conceder durante el año 1968	1.600 Millones de Pesetas



y un nuevo servicio gratuito.

| El Ahorro - Seguro, cubre los riesgos de invalidez y muerte, por accidente no causado por acto voluntario. |



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

"FIRESTONE" LANZARA NEUMATICOS DE MEJOR CALIDAD CON MAYOR RAPIDEZ

La Empresa norteamericana «Firestone Tire and Rubber Co.» anuncia que sus ingenieros han puesto a punto un procedimiento que automatiza la fabricación de neumáticos y que podría suponer, por lo tanto, un gran avance para este sector industrial.

«Firestone» dice que la máquina multi-unitaria, conocida por el nombre de sistema de montaje de «cuenta y pliegue» (BPA), producirá neumáticos de mejor calidad que los de fabricación convencional, y lo hará con mayor rapidez.

«Se trata del avance más grande en la industria del neumático en los últimos 50 años», ha declarado Mr. Raymond C. Firestone, presidente de la Compañía.

El sistema monta las numerosas partes del neumático a una velocidad muy superior a la que requieren los actuales métodos manuales.

El sistema «BPA» ha estado en la fase de desarrollo en «Firestone» durante una década. La primera de estas nuevas unidades de producción «BPA» será instalada en la fábrica de «Firestone» en Akron, y empezará a funcionar en el mes de enero de 1969.

LOS ACCIDENTES EN LA GRAN BRETAÑA

En Inglaterra, donde se calcula un promedio de veinte muertos diarios en accidentes de circulación, funciona un laboratorio especial de investigación destinado a recopilar datos y estudiar las posibles causas de siniestro. Se ha comprobado estadísticamente que en el 62 por 100 de los accidentes que ocurren a partir de las diez de la noche, el alcohol es prácticamente el único responsable.

LA RETIRADA DE CARNETS DE CONDUCIR EN ALEMANIA

Durante el año 1967 fueron retirados en la República Federal Alemana, apro-

ximadamente 170.000 carnets de conducir, lo que significa un aumento del 15,2 por 100 con relación a 1966.

La causa principal para la retirada de los carnets, era con el 80 por 100 al igual del año anterior, el conducir en estado de embriaguez.

NUEVOS TURISMOS NACIONALES

Dos fábricas españolas preparan el inmediato lanzamiento al mercado de nuevos modelos de turismos, entre ellos dos coches, que dentro de la categoría de cada uno de ellos pueden considerarse como los más rápidos de Europa.

Barreiros presentará como novedades más fundamentales, el Dodge GT

y la versión Diesel. El Dodge GT es capaz de alcanzar una velocidad de 200 kilómetros por hora. Ello se ha conseguido con la incorporación al motor de un nuevo árbol de levas y un carburador de doble cuerpo. La parte frontal de la carrocería ha sido modificada, con faros rectangulares, lo mismo que los demás modelos de la línea Dodge 69, y en el interior, las butacas delanteras son de tipo anatómico, separadas por una consola con reloj eléctrico. En el tablero de instrumentos, la relojería es la propia de un coche de características deportivas.

El precio todavía no ha sido fijado, sin embargo se comenta que no alcanzará las 270.000 pesetas.

Referente a la versión Diesel, se ha logrado un rendimiento muy interesante, lo que le hace particularmente apto para los industriales del servicio público y para todos aquellos que precisando un coche amplio y rápido, quieran rodar económicamente.

La otra firma que presentará próximamente novedades es como se sabe Authi, con la presentación del Morris Mini-Cooper, cuya cilindrada es de 1.275 c.c. y su potencia de 59 caballos al freno. Puede alcanzar una velocidad de 165 km./h., lo que le hace considerarse como un pequeño bólido, que será muy bien acogido por los deportistas del motor, como por los automovilistas que precisan de un coche rápido y de entretenimiento económico. Se rumorea —ya que no es todavía oficial—, que el precio será de alrededor de las 130.000 pesetas.

En el próximo mes de diciembre Authi presentará su Morris Minor de 850 c.c. cuyo precio (tampoco oficial) será de 90.000 pts.

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



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

EL 2 CV DE VISION COMPLETA



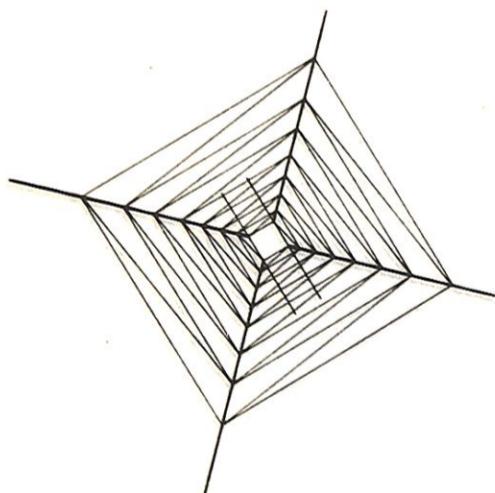
El cabriolet que aparece en esta fotografía ha sido ejecutado por un aficionado de Loudon (Francia). Lo ha convertido en un descapotable un poco original, parecido al pequeño Siata Spring. La rueda de repuesto ha sido fijada detrás. En cuanto a la ausencia de puertas demuestra que el coche está destinado al paseo por lugares soleados.

FRENO DE EMERGENCIA

La firma C. L. M., de Barcelona, está comercializando un nuevo equipo de freno de seguridad para automóviles de turismo, que es especialmente eficaz y práctico cuando se rompe o falla el freno de pie o cuando se desea dejar el vehículo totalmente bloqueado.

Una vez montado el nuevo equipo, la palanca del freno de mano dispone de dos posiciones, con efectos distintos. Al actuar sobre ella en un primer tirón, el vehículo se detiene normalmente, pero, al tiempo, se ha tensado toda la instalación del nuevo sistema de regulación automática, que pone al piñón de reducción a punto de actuar y de bloquear. Con el segundo tirón a la palanca del freno de mano, el equipo se pone en actividad y se bloquean las dos ruedas traseras simultáneamente, para lo que dispone de unos compensadores.

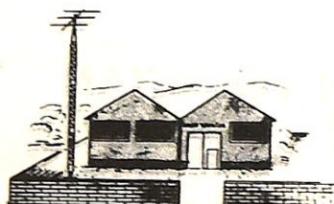
Después, es muy sencillo desbloquear el automóvil y llevarlo al taller para corregir el defecto del freno de pie. La llave bloquea la palanca del freno y no es posible poner el coche en movimiento sin utilizar nuevamente la llave.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50290 (centralita)



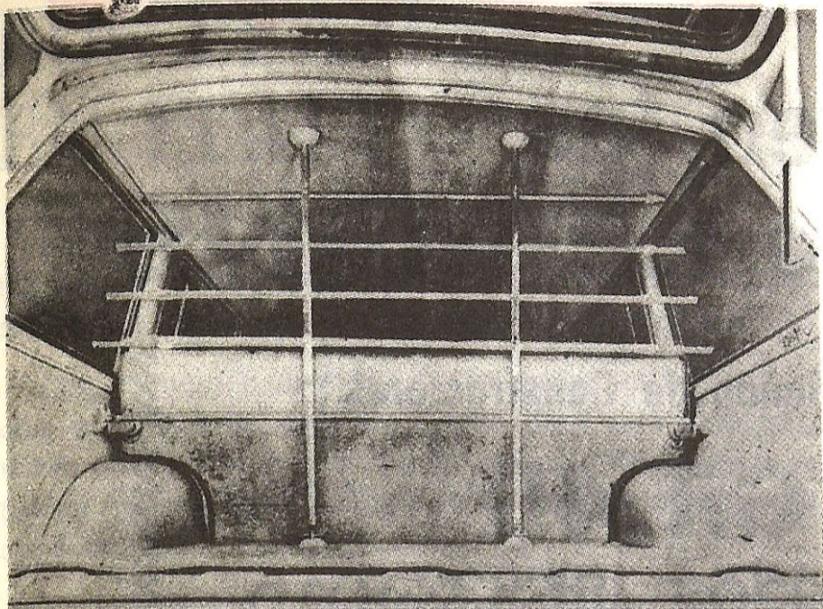
MONTAJES Y ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

NOVEDADES  NOV

"BARRERA" PARA PERROS

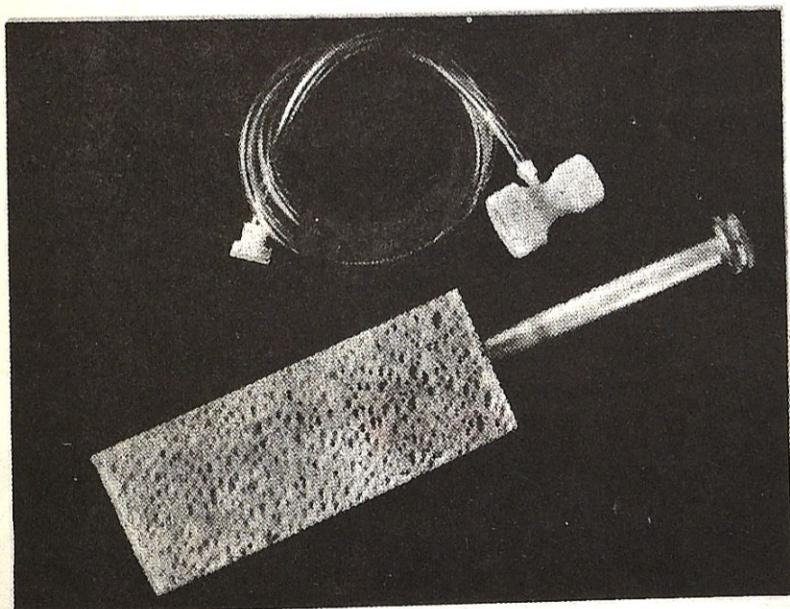


El propietario de perro es habitual que lo lleve consigo en el coche, aun consciente de que sus muestras de cariño pueden entorpecer en algún momento la conducción, sobre todo si el animal es de un cierto tamaño. Para impedir que esto ocurra y lograr que el perro no pueda salir del espacio que se le ha asignado en el vehículo, una firma inglesa ha puesto en el mercado una «barrera» adaptable a la mayor parte de los automóviles, pero especialmente indicada para los de tipo «familiar».

La barrera está hecha de tubos telescópicos para su fácil adaptación a los distintos vehículos y dispone de seis puntos de apoyo.

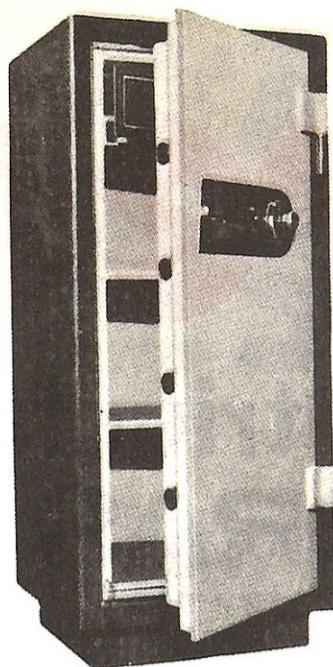
Los tubos telescópicos permiten unas variaciones que van desde un mínimo de altura de 78 centímetros a un máximo de 98 y, en anchura del vehículo, de un mínimo de 108 centímetros a un máximo de 155.

PARA EL RAPIDO LAVADO DE LOS COCHES



Se encuentra en el mercado una nueva esponja lavadora, que elimina fácilmente manchas de grasa, de insectos, de polvo o de barro, sin riesgo alguno para la carrocería y que permite pasar, después del lavado al aclarado del vehículo.

Mediante un simple sistema de tubos de plástico, se puede intercalar entre el chorro de agua de cualquier grifo y la esponja, un recipiente conteniendo el detergente que el usuario prefiera, de modo que el mismo, mezclado con el agua, saldrá por todos los poros de la esponja.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

TALLERES

AMARA



SERVICIO

SERVICIOS:

- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

Firestone

triunfa en las
24 HORAS de LE MANS

(Puntuable Campeonato del Mundo de Constructores)

1º FORD G.T.40

4.452'8 Kms.de recorrido a 185'532 k.p.h.



Los triunfos de Firestone en la dura experiencia de las carreras han cimentado su posición de líder en la industria de neumáticos.

Porque cuando un neumático es bueno para las carreras es bueno para usted. Por eso, para automóviles modernos y deportivos, Firestone recomienda la nueva cubierta Sport-200 Alta Velocidad.

¡ UN NEUMATICO CON CASTA DE CARRERAS !



HACIA LA PERCEPCION AUTOMATICA DE LOS PEAJES EN ITALIA

Actualmente se utilizan dos modos de percepción de los peajes en las autopistas de Italia: uno se denomina el sistema «cerrado», el otro, el sistema «abierto».

Con el método denominado «cerrado», el usuario recibe un ticket de entrada cuando llega a la autopista, ticket que presenta a la salida. La suma de su peaje se fija en función de su recorrido y del tipo de vehículo que conduce.

En el método denominado «abierto» no existe control ni a la entrada de la autopista ni a la salida, sino puestos de control que situados en algunos puntos del recorrido paran al automovilista y le tasan según la categoría del vehículo que conduce.

Se han elaborado varios sistemas para la clasificación de los vehículos, principalmente según el número de ejes. Esta clasificación, que se efectúa generalmente por un empleado de la autopista, puede realizarse igualmente por una máquina electrónica.

Esta puede funcionar de la siguiente manera: Cuando un vehículo se acerca a un puesto de control, un dispositivo registra el número de ejes, así como su separación. La tarificación es independiente del número de kilómetros recorridos y la suma a pagar por el conductor se deduce automáticamente. Una máquina sumadora registra la suma monetaria desembolsada y deja pasar al automovilista, o, por el contrario, le cerrará el paso (disco rojo, sirena, señal de alarma) si la suma desembolsada es insuficiente.

Este sistema que, prácticamente, suprime todo el personal de las estaciones de peaje, se ha experimentado recientemente. Los primeros resultados conseguidos parecen favorable, y podrán aplicarse en un futuro próximo tanto en las autopistas de sistemas de percepción «cerrados» como en las de sistema «abierto».



CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

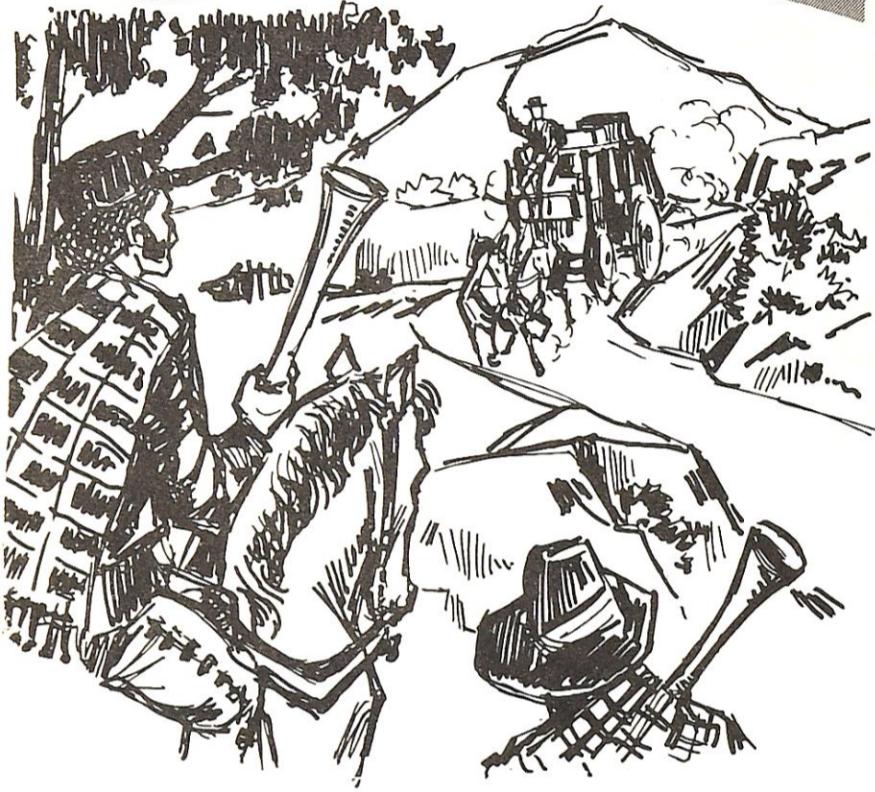
SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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

HISTORIA DEL TRANSPORTE



La utilización de las carrozas para el transporte de viajeros entre ciudades se vio dificultado en España por las especiales características de nuestra accidentada geografía, la cual seguía haciendo más útil al caballo, sobre todo teniendo en cuenta la escasez y el mal estado de los caminos después de la época feudal. El traqueteo a que se sometían los viajeros era una tortura que difícilmente se repetía. Por otra parte, los accidentes durante el viaje eran casi normales, debido a los infernales caminos y a la todavía endeble estructura de los carromatos.

En países europeos más llanos, como Francia, los caminos no estaban mucho mejor que los nuestros. La ruptura de ejes y la salida de ruedas eran los accidentes más usuales, claro que en los llanos estos accidentes tenían la ventaja de no caer a los barrancos o despeñarse como ocurría en muchos de nuestros caminos de montaña.

En 1650 se estableció en París el primer servicio regular de vehículos públicos arrastrados por caballos. Las carrozas que se utilizaron entonces fueron denominadas «fiacres» porque llevaban pintado en su caja a St. Fiacre, patrono de la ciudad término del recorrido, Saint Fiacre de Brie.

A partir de entonces en numerosos países comienzan a establecerse servicios regulares de transporte de viajeros. Se adecantan algunas carreteras, aunque las reparaciones sólo duraban mientras hacía buen tiempo y, lo que es más importante, comienza a jalonarse las principales rutas de los mesones o posadas, también conocidas por «estaciones de postas», en las que se encontraban nuevos animales de reposito para el arrastre de las carrozas. La red de estaciones pertenecía a las mismas compañías de transporte, las cuales disponían de grandes cuadras con numerosos caballos de reposito que hacían posible proseguir el viaje sin apenas detenerse, sobre todo a los correos.

Pero las dificultades de estos viajes no estaban únicamente en la incomodidad de las carrozas o los accidentes que originaban los malos caminos, sino en los constantes asaltos que los bandoleros realizaban contra estos sufridos viajeros. Los crímenes y asaltos en los caminos fueron una de las mayores lacras de la sociedad moderna. Nos basta recordar

*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

a nuestro célebre Luis Candelas para eximirnos de un prolijo relato sobre estos hechos. España conservó casi hasta el final del siglo XIX una mala fama en toda Europa por la especial peligrosidad de nuestros caminos, sometidos a la codicia de bandidos, más o menos castizos y generosos, pero que contribuyeron a difundir de nosotros una imagen poco amable en todo el continente.

En 1775 se pusieron en servicio las «turgotines», carrozas amplias y de buena suspensión, que hacían su recorrido de noche, aumentando entonces los peligros. En aquella época solían emplearse unos 24 días en recorrer el trayecto París-Madrid. En la capital francesa apareció en 1657 el primer reglamento de vehículos destinados al transporte de pasajeros, base del Código de Circulación posterior. Fue también en París, ya entonces una de las más extensas capitales de Europa, donde apareció el primer «ómnibus» para el transporte urbano, iniciativa que no fue bien acogida por la población.

Entre las innovaciones que se fueron introduciendo en las diligencias destaca una que tampoco tuvo mucho éxito, nos referimos a un carro a vela puesto a prueba en Londres en el siglo XVIII que, aprovechando las corrientes de aire, llegó a alcanzar los 10 kilómetros por hora, con veinte pasajeros a bordo.

PARA APARCAR EN LA CIUDAD



He aquí un nuevo modelo de automóvil diseñado especialmente para poder aparcar en las ciudades con toda comodidad.

Este que se muestra en la fotografía es el City Car, proyectado por el británico Mike Forrest, para ser construido en serie y a coste relativamente bajo.

Posee un motor de 750 centímetros cúbicos a gasolina y puede alcanzar los 80 kilómetros por hora.

Lo primordial en este nuevo vehículo es su longitud de sólo 1,80 metros de largo y 1,35 de ancho. En su interior caben holgadamente de 4 a 5 pasajeros.

En lugar de volante lleva una especie de timón con todos los mandos.

Con este coche puede aparcarse perfectamente en batería sin ocupar gran espacio.

Puede ser la gran solución para el aparcamiento en las ciudades.

La invención de la diferencial (que en las curvas aumenta el número de vueltas de las ruedas exteriores), así como de varios tipos de frenos, como los de cepo, de lazo y de cadena, mejoraron bastante la seguridad de las carretas, así como la construcción de ruedas cuyos radios estaban ligeramente inclinados con respecto al plano de la llanta, consiguiendo así una mayor rigidez. La velocidad media, contando las paradas, que en el siglo XVIII era de 2,200 Km. por hora (muy inferior a la que lograron los romanos que, según Bergier, era de 12 Kms./hora, gracias a las excelentes vías) y de 3,400 a finales de ese mismo siglo, pasó a ser de 4,300 a final de 1814; 6,500 en 1830 y 9,500 en 1848.

La rapidez de los viajes fue aumentando a medida que mejoraban las carreteras, sobre todo cuando se empleó en su construcción la técnica del inglés Mac Adam, cuyo nombre dio origen a la palabra «macadam», pavimento que aún hoy se utiliza en muchas carreteras y poco recomendable para nuestros sensibles utilitarios.

Mac Adam trató de resolver el grave problema que suponía el agua para los caminos de entonces, para ello sólo bastaba con que la superficie de la carretera fuera un poco más alta que la del suelo que le rodea y ligeramente convexa, de modo que el agua pudiera discurrir rápidamente hacia los márgenes. Si además, el firme de la carretera se mejoraba, endureciéndolo con materiales más resistentes a la devastadora erosión de las herraduras de los caballos y de las llantas de hierro de los vehículos, se estaría en disposición de que éstos alcanzaran mayor velocidad.

Junto a las diligencias, que tan importante papel tuvieron para hacer más abierta la sociedad de la era moderna, proliferaron una serie de coches más o menos ligeros, según los distintos usos, como el break, la carretela, el featón, la galera, la jardinera, el landó, la tartana, el tilburí.

La diligencia llegó a alcanzar una velocidad de 15 a 16 kilómetros por hora, su interior se hizo más confortable a la par que mejoraban las carreteras. Toda una vasta organización en torno al transporte de viajeros y mercancías en vehículos con tracción animal contribuyó al progreso de las comunicaciones en el siglo XIX, acercando más a los pueblos y poniendo nuevas tierras al servicio del hombre, como la mítica conquista del Oeste de los Estados Unidos, tan conocida a través de las «Películas del Oeste», en las que, junto al jinete, siempre vemos a la diligencia desempeñando un papel principal en la vida social norteamericana de aquella época.

La dorada época de la diligencia.

24 días Madrid-París con peligros

DUCHEN

TAILLEUR-CHEMISIER



Place Général de Gaulle

BAYONA



LE OFRECE EL NUEVO
"PRÊT - À - PORTER"
DE LUJO

DORMEUIL

★
LAS MEJORES MARCAS DE
CAMISERIA DE PARIS

★
TEJIDOS INGLESES

★
IMPERMEABLES

★
JERSEYS Y CORBATAS

★
NOVEDADES

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:

PAMPLONA

PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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



RUEDA EL HUMOR



—¡Hasta luego!

totsu

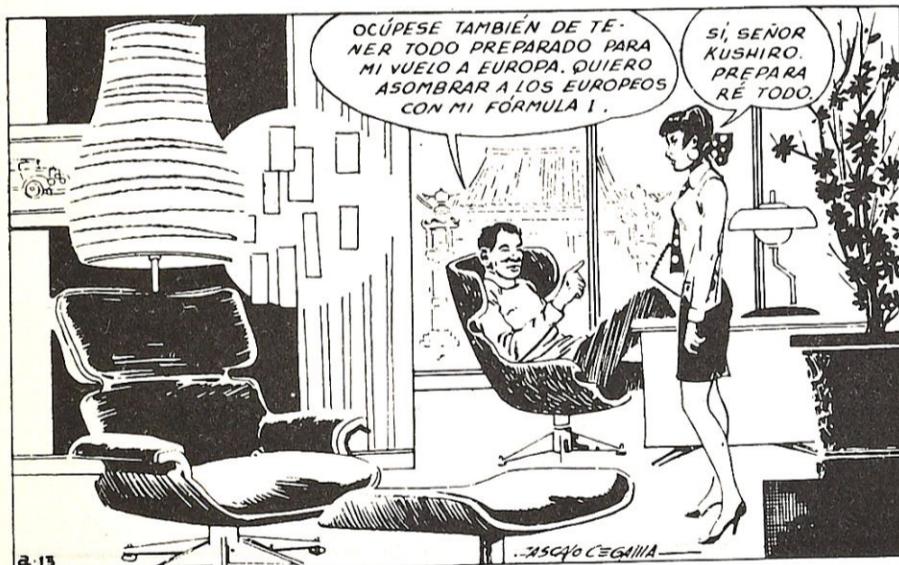


—Venga Vd. conmigo siquiere, pero tendrá que amoldarse a la carrocería.

totsu

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (7)



OCÚPESE TAMBIÉN DE TENER TODO PREPARADO PARA MI VUELO A EUROPA. QUIERO ASOMBRAR A LOS EUROPEOS CON MI FÓRMULA 1.

¡SÍ, SEÑOR KUSHIRO. PREPARARÉ TODO.



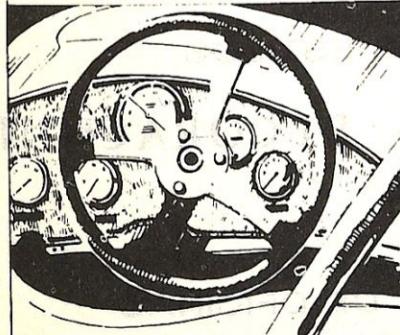
DISTRIBUCIÓN MUNDIAL EMPRESA BIBAO
PENSÁNDOLO BIEN, CUANDO LE DEN LA CONFERENCIA CON TOKIO, PÁSEMELA AL COCHE. SALDRE AHORA MISMO, ASÍ PODRÉ VISITAR LA FÁBRICA Y VERÉ EL BÓLIDO.

BIEN, SEÑOR



MIENTRAS, EN LOS TALLERES DE KUSHIRO, MANOS EXPERTAS DABAN LOS ÚLTIMOS TOQUES A UN BÓLIDO EXCEPCIONAL.

EL ALMA DE LAS CARRERAS PARA EL "GRAND PRIX" LA CONSTITUYEN LAS GRANDES COMPANÍAS COMERCIALES QUE INDIRECTAMENTE SUMINISTRAN ACCESORIOS PARA LA PRODUCCIÓN AUTOMOVILÍSTICA EN SERIE. "MILLONES PARA EL DEPORTE MÁS CARO DEL MUNDO."



a-14

75210. ESCALIA



PERO KUSHIRO NO REGATEA DINERO, Y LUCHA, PARA LOGRAR LA COMBINACIÓN ACERTADA, CON SU NUEVO BÓLIDO, UNA FÓRMULA, DE 3 000 CENTÍMETROS CÚBICOS, CON UN PESO DE 1100 LIBRAS. ESPERA ALCANZAR VELOCIDADES QUE LE CONVIERTAN EN VENCEDOR.



¡SÍ, AQUÍ KUSHIRO. MAÑANA SALDRÉ PARA EUROPA. ESPERO, QUE EL CORREDOR ESTÉ ESPERANDO Y ENSEGUIDA COMIENCE A MONTAR MI BÓLIDO.

(Continuará)

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A SEPTIEMBRE DE 1968

RESUMEN GENERAL DE VEHICULOS

TIPO	MATRICULADOS				Total
	F. N.	I	S		
Camiones	41	6	—	47	
Autobuses	1	—	—	1	
Turismos	587	4	8	599	
Motocicletas	33	—	—	33	
Furgonet. y mixtas	51	1	3	55	
TOTAL	713	11	11	735	

DENUNCIAS FORMULADAS

Infrac. Código Circulación	1.879
Infrac. R. Transportes (O. Públicas) ...	87

PERMISOS CONDUCIR CONCEDIDOS

Varones	614
Hembras	124
TOTAL	738

ACCIDENTES: 76.

Muertos	6
Heridos graves	30
Heridos leves	56
Daños	13

TOTAL 105

ULTIMA MATRICULA: SS-79.822

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Septiembre de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	404
Camiones	62
Motocicletas	26
Furgonetas	67
Autobuses	3

ULTIMA MATRICULA: NA-58.591

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	583
Hembras	64

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	236
Hembras	9
NUMERO DE ACCIDENTES	101
NUMERO DE MUERTOS	7
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	57
NUMERO DE HERIDOS LEVES	66
DAÑOS MATERIALES	24
VEHICULOS IMPLICADOS	187
SANCIONES	2.250



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



Real Automóvil Club de Guipúzcoa

PLAZA DE OQUENDO
SAN SEBASTIAN

TELEGRAMAS: AUTOGUI
TELEFONOS 11529 }
22900 }*

DELEGACIONES:

NAVARRA PAMPLONA
N.Y.A.S.A.
NAVARRO VILLOSLADA, 13 - bajo
Teléfs: 233562, 237967 y 237968

ALAVA VITORIA
PEDRO LASCARAY
CASTILLA, 34
Teléfs. 221284 y 220289

VIZCAYA BILBAO
JOSE MARIA DOMINGO
GENERAL CONCHA, 2 - 1.º izqda.
Teléfono: Centralilla 232930

Don con domicilio
en calle núm. piso
n.º del teléfono, y profesión, desea ingresar
como socio de número en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, obligándose al cum-
plimiento de los reglamentos de dicha Sociedad y con derecho a las ventajas y bene-
ficios acordados a los Socios de la misma.

San Sebastián, de de 196.....
(FIRMA)

Presentado por el socio:

D.
(FIRMA)

Presentado por el socio:

D.
(FIRMA)

Se aprobó la admisión de dicho señor en Junta Directiva celebrada el
día de de
EL SECRETARIO,

Recórtese por la línea



Servicios que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa pone a disposición de los señores socios

Documentos para el paso de fronteras

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa es el único organismo autorizado en esta región para expedir la documentación que precisan los automóviles incluidos remolques, motoras, etc. (Carnets de Passajes en Douanes) para circular libremente por el extranjero.

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

Servicio del Seguro Mutuo de los automóviles de sus asociados (Turismos, camiones, motos) a través de su **Mutualidad Oficial** «MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL».—Ventajas propias de la modalidad mutualista.—Extornos o devoluciones de prima a final de año, que por el momento alcanzan hasta el 40 %, según los casos, sobre el importe de la prima neta abonada el año anterior.— Validez de su póliza en toda EUROPA.— Asegura todos los riesgos en forma combinada o aislada.— Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.— Cláusula especial de arbitraje a favor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

SEGURO DE OCUPANTES DE VEHICULOS: Seguro complementario al del automóvil que cubre tanto a los pasajeros (incluidos propietario y familiares) como al conductor y asalariados en accidentes del automóvil asegurado.

De gestión

Matriculación de automóviles — Transferencias de propiedad de los mismos — Cédula de identificación fiscal — Patente complementaria — Permisos de conducir — Duplicados de estos y de los permisos de circulación — Revisión de permisos de conducir — Impuesto municipal sobre circulación de vehículos — Visado de Tarjetas de Transportes — Canon de coincidencia.

Carnet de asistencia Internacional

De uso en viajes en automóvil por el extranjero y mediante el cual le es anticipado al automovilista el importe de los gastos extraordinarios que se le puedan presentar como consecuencia de accidente o avería; hospital o clínica; honorarios de abogado como consecuencia de accidente; repatriación de los ocupantes del vehículo accidentado; etc., etc.

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

A cargo de competentes letrados. (Consulta diaria de 12 a 1 del mediodía en el domicilio social).

Escuela de conducción

Para los señores socios y sus familiares, a cargo de competentes profesores y con moderno material docente.

Disposiciones Oficiales

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa tiene siempre a sus señores socios al corriente de cuantas disposiciones pueden interesar a los propietarios de coches evitando de este modo, que, por no haber tenido oportuno conocimiento de las mismas, lleguen a incurrir en responsabilidad.

Hoteles recomendados

El Club cuenta con un servicio de Hoteles recomendados que son los mismos que figuran en la lista de Hoteles del Real Automóvil Club de España.

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa mantiene correspondencia con todos los Automóvil Club nacionales y extranjeros y nuestros socios pueden beneficiarse de la utilización de sus servicios, sin otro requisito que la presentación previa de la «Tarjeta de socio» del año en curso.

Revista Oficial mensual

Edita la Revista «EL AUTOMOVIL CLUB», que distribuye mensual y gratuitamente entre sus señores socios.

Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa

La Gestión de todos los precedentes servicios los efectúa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa **completamente gratis**, sin otra obligación por parte de sus asociados que el pago de una cuota mensual de **veinticinco ptas. Cuota de entrada 100 ptas.**

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propagandistas de estas condiciones:

Ya que viene realizando extornos o devoluciones que han representado del 20 % al 40 % sobre la prima neta satisfecha.

Operando solamente en este ramo, y por ello con una organización especializada en el mismo.

Al hallarse técnicamente proyectada, a través de su Red de Delegaciones en toda España.

Tiene vigor su Póliza de Seguro, llevándose a cabo la asistencia del Asegurado a través de su organización en el Extranjero.

Mediante extensa red de 1.350 Abogados y Procuradores en toda Europa, y países ribereños del Mediterráneo.

De los intereses del Asegurado en caso de accidente, y reclamación al causante de los daños y perjuicios ocasionados.

Para la reparación de su vehículo, en caso de accidente.

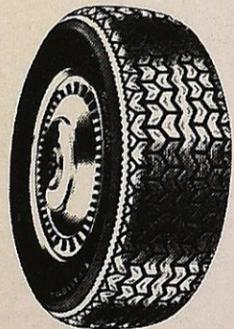
Editado por el servicio cartográfico de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, que entregamos gratuitamente a nuestros MUTUALISTAS, junto con la Guía de Asistencia.

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad». Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando en las necesidades concretas del Parque Nacional de Automóviles y en los gustos de cada conductor.



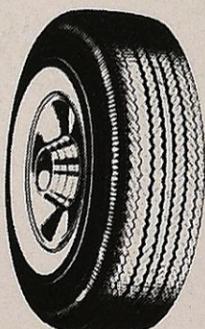
SPORT 200

Radial Alta Velocidad, para coches de gran «performance».



F-100

Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME

Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION

Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY

Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone

Su Símbolo
de Calidad y Servicio