



El Automovil Club Vasco Navarro



Club
VASCO
NAVARRO

2.ª EPOCA - N.º 38

MARZO 1971

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

Union Internationale de Tourisme
Asistencia

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

El REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA garantiza a todos los Clubs de la Union Internationale de Tourisme...

The REAL AUTOMOVIL CLUB OF SPAIN

of this RACE

of the REAL AUTOMOVIL CLUB OF SPAIN

(RACE)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

(General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3)

(REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA)

(MADRID - 3)

(LE PRESIDENT)

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domicile

pour le

imm

time und Vornamen.

Factor de Rhesus

Rhesus factor

Rhesus faktor

Fecha de nacimiento

date de naissance (birth)

Positivo

Positif

Positiv

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

Factor de Rhesus

Fecha de nacimiento

Positivo

Positif

Positiv

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

CRÉDIT

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

Firma del Médico
Signature du Médecin
Signature of the Doctor
Unterschrift des Doctor

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

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

Fr. 50.-

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

Fr. 100.-

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme

Signature du titulaire

Cent francs suisses	
Fr. 100.-	
ou approximativement	
D.M.	92
Nouv. fr. français	413
O. S. schilling	500
Escudo	1660
Fr. belges	1160
Sire	14300
Holl. fl.	60
Svenska kronor	120
Norske kroner	160
Danske kroner	13200
Dinara jugoslaveni	700
Doll. (Dutch)	700
Suomen markkaa	7350

Ne plus jamais être payé en espèces au titulaire, ni en totalité ni partiellement. Kann vom Inhaber unter keinen Umständen weder ganz noch teilweise in Bargeld eingelöst werden.

le never payable to the bearer in cash, whether partially or wholly. Ni partiellement, ni en su totalidad podrá ser pagada al titular en metálico.

In nessun caso può essere pagata in contanti al titolare, né parzialmente, né parzialmente. Kan niet in contanten aan de houder worden uitbetaald.

Não pode nunca ser paga em dinheiro ao titular, nem em sua totalidade nem parcialmente. Kan ikke hverken helt eller delvis, indløses klaimet.

Kan ikke hverken helt eller delvis, indløses klaimet. Ne može biti isplaćeno novicom u gotovom novcu ni u celini ni delimično.

Novcomi davanis i gataovom novcu ni u celini ni delimično. Et davanis davanis i gataovom novcu ni u celini ni delimično.

Soixante-quinze fr. suisses

Fr. 75.-

ou approximativement	
D.M.	67
Nouv. fr. français	285
O. S. schilling	350
Escudo	1100
Fr. belges	870
Sire	10700
Holl. fl.	30
Svenska kronor	60
Norske kroner	80
Danske kroner	12000
Dinara jugoslaveni	515
Doll. (Dutch)	515
Suomen markkaa	5500

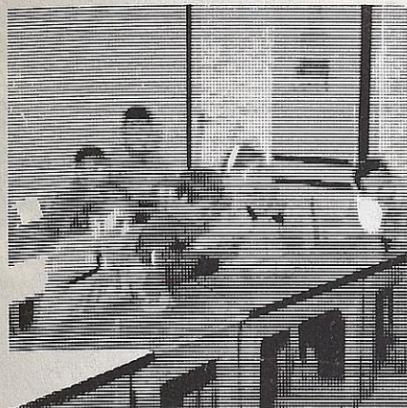
Deux cents francs suisses

Fr. 200.-

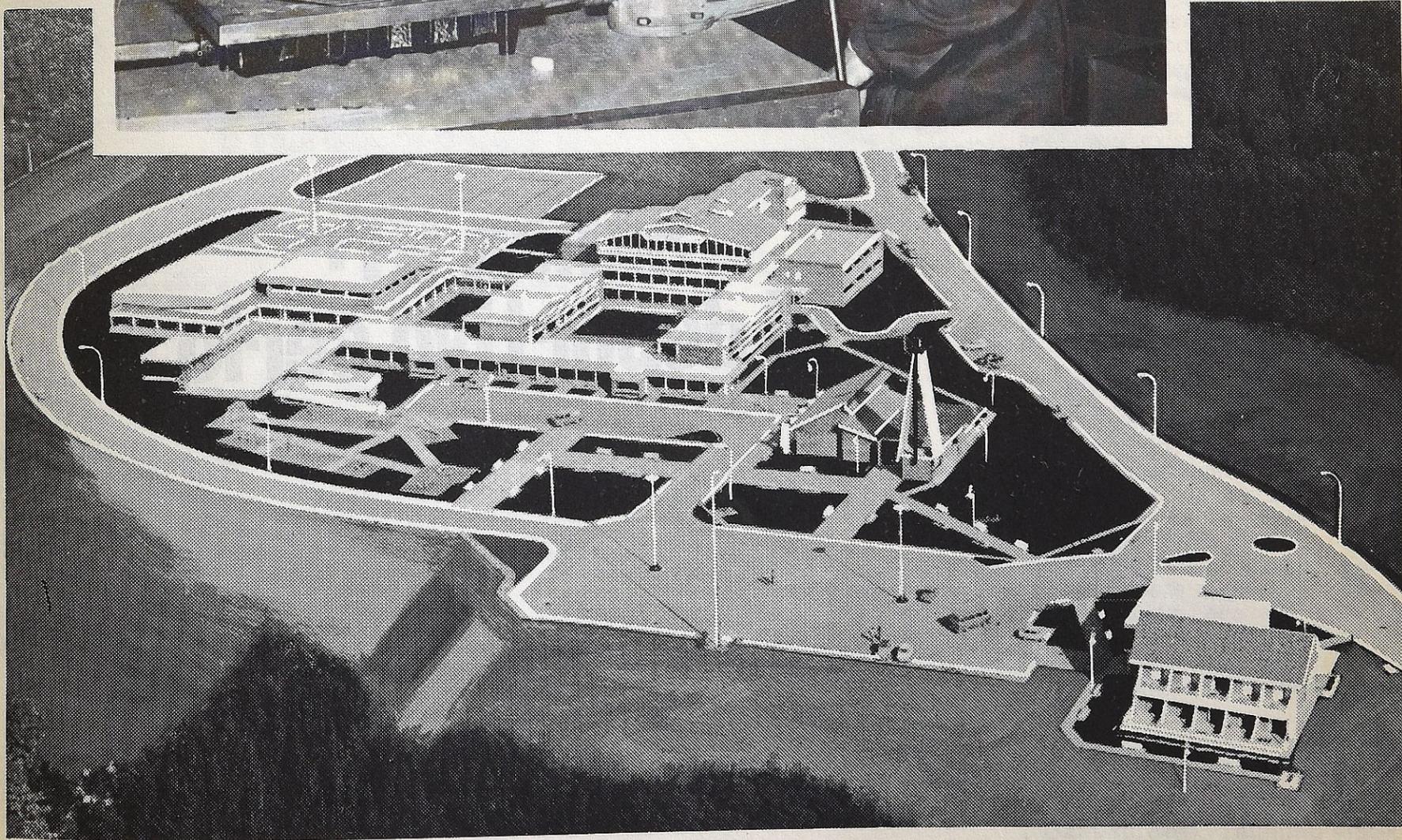
ou approximativement	
D.M.	134
Nouv. fr. français	570
O. S. schilling	700
Escudo	2200
Fr. belges	1740
Sire	21400
Holl. fl.	60
Svenska kronor	120
Norske kroner	160
Danske kroner	13200
Dinara jugoslaveni	700
Doll. (Dutch)	700
Suomen markkaa	7350



una obra social de la **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIÁN**



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel



La carretera es un desafío. A usted le toca vencer.

Y si lo toma en serio, debe pilotar un Simca GT.

Ponga en primera esa palanca de cambios con bola de cuero. Descubra la potencia de su nuevo motor

de 1.204 cc. Corra de 0 a 100 km. en sólo 17 segundos.

Deje a los demás como postes. Suba cuestas sin el menor esfuerzo. Tome las curvas como un campeón de Fórmula 1 y pásmese de la eficacia de sus frenos de disco.

Vaya donde vaya, conducir un Simca GT es un deporte serio.

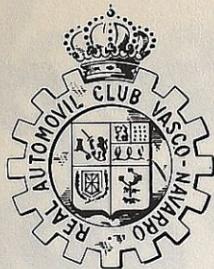


Empresa de hoy y del futuro

La más completa de España en automoción. Fabricante de los camiones, autobuses, tractores y motores Barreiros.



**Simca GT:
El deportivo serio.**



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Señales	3
El Seat "124 Sport 1600" fue presentado en San Sebastián con completo éxito.....	4
846.294 licencias de conducir se expidieron en 1969..	7
Información del Club.....	9
Navarra - Edicto.....	11
¡Authi al ataque!	13
Marcha detrás de otro vehículo.....	15
El rodaje	17
El Anti-Porsche de Ford: El GT-70	19
Fascinante historia de Rolls and Royce.....	20
Autoesquí	23
Importante logro para controlar la contaminación..	25
Control de derrapajes.....	26
XL Rallye Montecarlo.....	28
Novedades	30
Primer "Scalextric" en Vitoria	34
Tramont vencedor del XII Rally Internacional Vasco-Navarro	36
El arte de adelantar con seguridad.....	37
Juicios en torno a la compra de un automóvil	38
Rueda el humor.....	39

En la portada: NAVARRA - Valcarlos - (Foto: F. Galla)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)
Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

SEÑALES

Si, existen excesivas señales de tráfico en determinados puntos de las ciudades y fuera de ellas. En algunos momentos aunque el automovilista no vaya a gran velocidad debe tener una gran agudeza de vista e inteligencia para comprender instantáneamente todo lo que se indica en los tres, cuatro y hasta cinco indicadores. Se nos puede responder que la encrucijada así lo exige, pero creemos que puede haber una solución para ello.

Sin embargo en este aspecto de la señalización nos interesa tratar de un caso particular que es harto frecuente en las grandes ciudades, refiriéndonos concretamente a las que nos interesa por la difusión de esta revista, tales como Bilbao, Pamplona, Vitoria y San Sebastián.

Por derecho propio todas las calles tienen igual importancia a los efectos de respetar lo que ordena el Código de la Circulación. Es decir, que el automovilista debe ceder el paso a los vehículos que lleguen por su derecha. Es lo mismo que él vaya por una calzada amplia, comparable a una autopista y que su oponente asome por una callejuela estrecha. Si viene por su derecha, deberá cederle el paso. Esto no lo entienden muchos automovilistas, suponiendo quizás que le asiste el derecho de preferencia.

En estas circunstancias sucede a veces que la señal de «Ceda el paso» ha sido colocada recientemente y el habitual, que transita por el lugar, no preste atención, por harto conocido, y quien se le cruza sabe que existe la susodicha señal. Por el contrario quienes marchando por la «vía principal» no sabe que existe el «Ceda el paso» en la transversal, se detiene por la preferencia que tiene sobre él el vehículo que llega de la callejuela. Esto crea un gran confusionismo, particularmente cuando coinciden vehículos foráneos a la ciudad.

Esto tiene una buena solución empleando unas señales que existen en el Código de la Circulación y que vemos repetidamente en las carreteras fuera de las ciudades, particularmente en Francia. Unas señales en forma de flecha que en cada cruce indican quién tiene preferencia sobre quién.

Hay mucho que aprender por parte de los conductores, pero también hay mucho que enseñar o indicar a quienes conducen un vehículo.

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

El SEAT "124 SPORT 1600" Fue presentado en San Sebastián con completa

DE
MOMENTO
SERÁN
FABRICADOS
3.000
UNIDADES

ES
PROBABLE
QUE
PUEDA
SER
ADQUIRIDO
A
PLAZOS

El pasado 11 de febrero tuvo lugar en San Sebastián la presentación del nuevo modelo de coche Seat, el «124 Sport 1600».

Con tal motivo los concesionarios de Seat de la provincia, representados por las firmas Otaola, S. A., de Eibar, y Cano y Talleres y Garaje Leal, S. A., de San Sebastián, acompañados por los señores Oscar Monteros, jefe del departamento de Prensa de Seat de Madrid, y Cortizo, inspector comercial de la Filial de la quinta zona con sede en Bilbao, expresamente llegados con este fin.

Se probó el nuevo modelo ante los medios informativos de la capital guipuzcoana a plena satisfacción de todos e incluso varios periodistas pilotaron este modelo debiendo ir para ello hasta una de las rectas próximas al aeropuerto en Fuenterrabía. En el breve momento de la prueba se pudo comprobar que el «124 Sport 1600» se comportaba como un auténtico bólido ofreciendo una gran estabilidad y una facilidad de manejo realmente admirable.

Más tarde tuvo lugar un intercambio de opiniones entre los informadores y los representantes antes citados, sacando las siguientes conclusiones:

Seat tiene intención de fabricar 3.000 unidades de este modelo. Va a ser un primer lanzamiento teniendo en cuenta la demanda actual. Es muy probable que la firma a la vista de la acogida que tenga una vez cubierta esta primera demanda, fabrique otro número mayor de estos vehículos.

Este modelo «124 Sport 1600» podrá ser vendido a través de la financiera Fiseat y se calcula que la cantidad inicial a abonar oscilaría entre las 75.000 a las 80.000 pesetas pagándose el resto en mensualidades a razón de las ocho mil o diez mil pesetas.

Una magnífica demostración que dejó satisfechos a cuantos tuvimos ocasión de probar este nuevo modelo, posiblemente con el que más encariñado se muestre Seat G. E.

Prueba del "124 Sport 1600"

Dentro del campo de batalla europeo, la lucha del «coche de prestigio» de las distintas marcas se está librando sobre cilindradas oscilantes entre los 1.600 y los 2.000 c.c.

El 124 Sport 1600 vio la luz del día en el Salón de Turín del pasado año, presentado por Fiat como modelo derivado del 124 Sport 1438, al que se habían introducido diversas mejoras, tanto en la estética como en la mecánica. No tardó nuestra Seat en comprender las ventajas de prestigio que supondría para ella su fabricación en España. Tanto es así que en el último Salón Internacional de Barcelona hacía acto de presencia en el pabellón de esta marca, rodeado de la general expectación.

Las conclusiones a las que hemos llegado, después de efectuar la prueba de este vehículo, son las siguientes:

a) El motor del 124 Sport es una verdadera obra de arte mecánico dotado de una potencia adecuada. Para nuestro gusto, perfecto.

b) Los frenos son completos, perfectos. Para más abundamiento, el circuito es doble.

c) El embrague y la caja de cambios de cinco velocidades para adelante, buenísimas en calidad y sincronización. Solamente se aprecia un excesivo distanciamiento entre la segunda y la tercera. El coche monta cu-

biertas 165x13, Cinturato, en llanta de cinco pulgadas.

d) La estabilidad es buena hasta el filo de los 140 kilómetros por hora. A partir de este límite, hasta superar los 180 km./h., paulatinamente se va haciendo precaria, incluso en línea recta.

MOTOR

El motor del 124 Sport 1600 es la verdadera joya de este vehículo. El cigüeñal está soportado sobre cinco apoyos y está tratado por inducción, por lo que resulta una pieza de robustez a toda prueba. Las bielas están en la misma línea de calidad y los pistones son del tipo autotérmico, dotados de deflector, que no solamente cumple la misión de establecer la relación de compresión en la culata de cámara radial, sino que viene a favorecer especialmente la velocidad de la propagación de la chispa, debido a la gran turbulencia que provoca en los gases comprimidos. La culata está en la línea de la alta calidad, en aluminio, con cámaras de combustión de tipo radial, válvulas en «V» y doble árbol de levas, cuyo accionamiento resulta sorprendentemente silencioso, debido a su accionamiento por cadena dentada de goma provista de un tensor.

El diseño de escape, dentro del conservadurismo de los fabricantes de vehículos, es bastante racional, juntando las salidas de los cilindros 1 y 4 con las del 2 y 3. De todas formas, está

Montado en to éxito

más cuidado el sistema en los Coupé 850 y 903.

Por el contrario, la alimentación es muy superior en calidad y generosidad a todo lo que hasta ahora se ha montado en España, en coches de serie, al estar dotada de dos carburadores de doble cuerpo, lo que prácticamente significa que cada cilindro está alimentado por un carburador, y ello con reglajes también muy generosos, tal como supone el montaje de difusores de 32 milímetros.

A pesar de que la relación de compresión pueda parecer un poco elevada (9, 8:1), el motor puede utilizar perfectamente, y mejor que otros muchos de menor compresión, la gasolina super de 96 octanos, sin tener que recurrir a la 98, debido a la forma de las cámaras, muy poco propensas a la detonación.

PRESTACIONES

En el 124 Sport sus formidables características empiezan a apreciarse a partir de las 3.500 r.p.m., parte por el diagrama de sus árboles de levas, parte por la carburación tan generosa que posee, pero tarada con vistas a un buen rendimiento en alta. Pero, en cambio, tiene la ventaja que a partir de este régimen, el motor sigue acelerando franca y brillantemente hasta superar incluso las 7.000 r.p.m.

La reprise es, igualmente, magnífica sobre la base de la cuarta velocidad, con relación de 1:1. Por el contrario, esta reprise decae en gran parte cuando se realiza sobre la base de la quinta marcha.

La velocidad punta también es sorprendente para un 1600 c.c., pues, aunque con cierta fatiga, puede pasar la línea de los 180 kilómetros por hora.

El consumo es muy variable, según se pise el acelerador. Y si bien puede resultar, a simple vista, como ex-

cesivo a gran velocidad, no lo es tanto si tenemos en cuenta las prestaciones que se logran cuando este consumo es máximo.

DISTRIBUCION

Válvulas en cabeza, accionadas también por dos árboles de levas en cabeza mandadas por el cigüeñal mediante una correa dentada.

SUSPENSION

El tarado de los amortiguadores es un poco fuerte, así como el de los muelles traseros.

DIRECCION

Por tornillo y rodillo. Sin que se pueda decir que se trata de una dirección inadecuada, es un tanto insuficiente para la elevada velocidad que desarrolla el coche.

ESTABILIDAD

Hasta un límite aproximado de los 140 kilómetros por hora, el coche resulta completamente estable, pero a partir de esta velocidad, progresivamente se va notando que el sistema de la barra de reacción transversal, que carga los esfuerzos fuera del eje longitudinal del coche, y a un solo lado, es inadecuado para la alta velocidad.

FRENOS

El sistema consta de cuatro discos, uno por rueda; bomba hidráulica, asistida por servofreno y doble circuito hidráulico, uno para las ruedas traseras y otro para las delanteras.

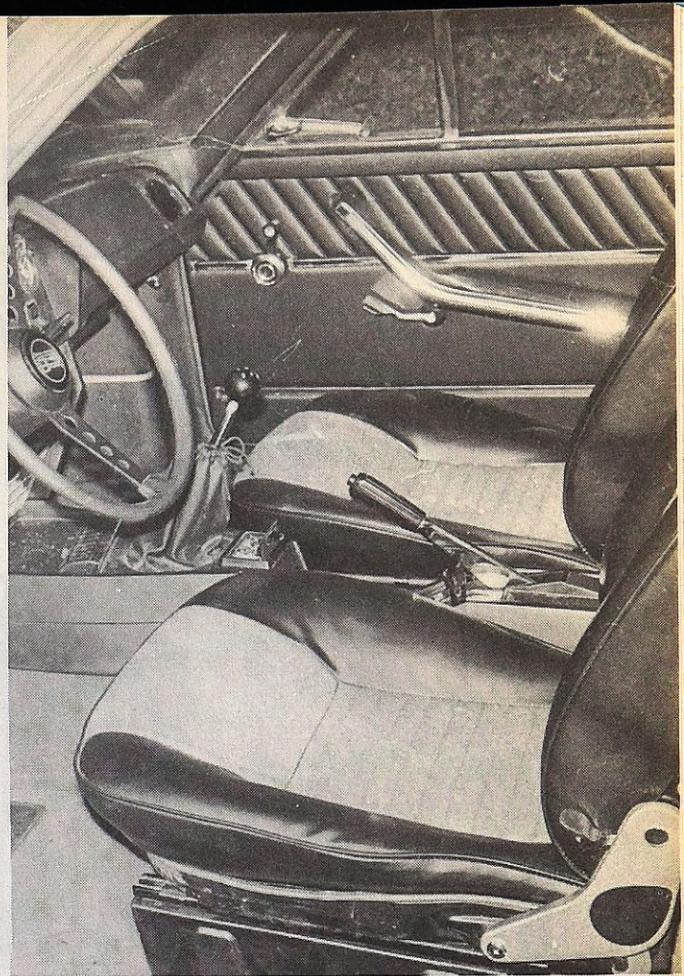
EMBRAGUE

El embrague es monodisco en seco, con mando mecánico. Su mejor cualidad es su progresividad, mientras que su dimensionado, demasiado justo, constituye su peor defecto.

La caja de velocidades es otro de los aspectos más logrados del coche, siendo sus características más sobresalientes la facilidad y suavidad de accionamiento y su magnífica sincronización.

VISIBILIDAD, INSTRUMENTACION, ACCESORIOS, SEGURIDAD

Visibilidad. — La visibilidad del conductor es excelente en cualquiera de los sentidos, tanto en el frontal, lateral y posterior, dada la gran superficie de luna y su buena disposición.



Instrumentación. — Muy completa. Solamente que se podían haber puesto esferas de cuentakilómetros y cuentavueltas de mayor diámetro en un coche de este precio.

Accesorios. — En general, bien equipado, aunque para la categoría del coche se notan dos grandes lunares:

a) Aparato de radio.

b) Cinturones de seguridad (aunque está prevista su instalación, debían pertenecer a la dotación normal del coche).

Seguridad. — Constructivamente, el coche es de absoluta seguridad en cuanto a factores se refiere, sean internos que afectan a los pasajeros, o externos que afectan a terceras personas.

ESTETICA

Se trata de un modelo muy bonito desde cualquier ángulo que se contemple, sobresaliendo el tres cuartos delantero y el tres cuartos trasero, siguiendo la delantera y trasera y, por último, el lateral puro.

TERMINACION

En líneas generales es buena, aunque con relación al precio, podría estar terminado con más lujo.

ACCESO, HABITABILIDAD, COMODIDAD

Acceso. — A las plazas anteriores es muy cómodo, incluso para el usuario femenino. A las plazas posteriores, algo menos, aunque natural en un coche de dos puertas.

Habitabilidad. — Es un riguroso cuatro plazas, sin ninguna posibilidad de las cinco, a no ser que sean artistas circenses.

Comodidad. — Las plazas anteriores son verdaderamente cómodas, confortables y espaciosas. Solamente cabría pedir que los respaldos fueran un poco más envolventes.

Las plazas posteriores resultan medianamente cómodas para personas con estatura hasta 1,67 metros.

PRECIO

El precio franco fábrica del Seat 124 Sport 1600 es de 243.500 pesetas.



Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital 286.981.250 ptas.
Reservas 554.000.000 »
Total 840.981.250 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1
Avda. M. Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista 0,75 %
Imposiciones a plazo de tres meses 3,75 %
Imposiciones a plazo de seis meses 4,75 %
Imposiciones a plazo de un año 5,25 %
Libretas de ahorro 2,75 %

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

846.294 LICENCIAS DE CONDUCIR SE EXPIDIERON EN 1969

Ocho permisos a hombres, por cada uno de mujer

Nada menos que 846.294 licencias para conducir se expidieron el año pasado por las distintas Jefaturas de Tráfico de toda España. Realmente, los permisos de conducir fueron 618.008, ya que los restantes 172.397 corresponden a licencias para conducción de ciclomotores.

Esto nos puede dar idea de los nuevos conductores que afluyen anualmente a las carreteras, aunque bien es verdad que muchas personas, como se indica en otro lugar, obtienen su carnet y no lo utilizan, sino que lo guardan como un elemento más de su formación humana o —erróneamente— «para alguna emergencia».

NUEVOS CONDUCTORES

Teniendo en cuenta que no siempre se corresponden las cifras de carnet expedidos a los concedidos a nuevos conductores, este grupo último es, no obstante, muy considerable en España. En efecto, 505.040 permisos fueron entregados en 1969 a 451.683 nuevos conductores. Esta es, en concreto, la cifra de personas teóricamente inexpertas que lograron sus carnets el año pasado. Puede añadirse incluso la de los 172.397 que obtuvieron su licencia para manejar ciclomotores.

La distribución de estos «nuevos carnets a nuevos conductores» es la siguiente, conforme a las categorías:

A-1	2.357
A-2	92.592
B-T	65.965
B	331.087
C	13.039
D	0
E	0

Es curioso, desde luego, que ningún nuevo conductor haya intentado obtener la licencia para las dos últimas categorías, que son un tanto especiales por su carácter de conducción de pequeños ómnibus y remolques que exceden de 750 kilos.

PERMISOS

Veamos ahora los permisos expedidos, sin tener en cuenta los destinados a nuevos conductores. El total de permisos ascendió, en 1969, a un total de 673.897, que fueron entregados a los ya mencionados 618.008 conductores. La distribución por clases es la siguiente:

A-1	2.368
A-2	111.003
B-T	77.916
B	420.252
C	43.682
D	11.459
E	7.199

En el siguiente cuadro puede verse cómo están distribuidos estos permisos entre el sexo débil y el fuerte.

	A-1	A-2	B-T		
Hombres	2.349	110.287	77.763		
Mujeres	19	716	153		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>		
	2.368	111.003	77.916		
	B	C	D	E	TOTAL
	347.735	43.532	11.432	7.178	600.276
	72.517	150	27	21	73.603
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	420.252	43.682	11.459	7.199	673.897

Como puede verse a pesar de que las mujeres se ven cada vez con más frecuencia en las auto-escuelas y conduciendo automóviles, el predominio del hombre en la obtención de carnets es casi absoluta; nada menos que 600.276 frente a 73.603.

RETIRADA DE CARNETS

La retirada de carnets es una amenaza para el conductor, más grave que cualquier tipo de multa que se le pueda imponer. Y parece ser que esta retirada va a proliferar de ahora en adelante.

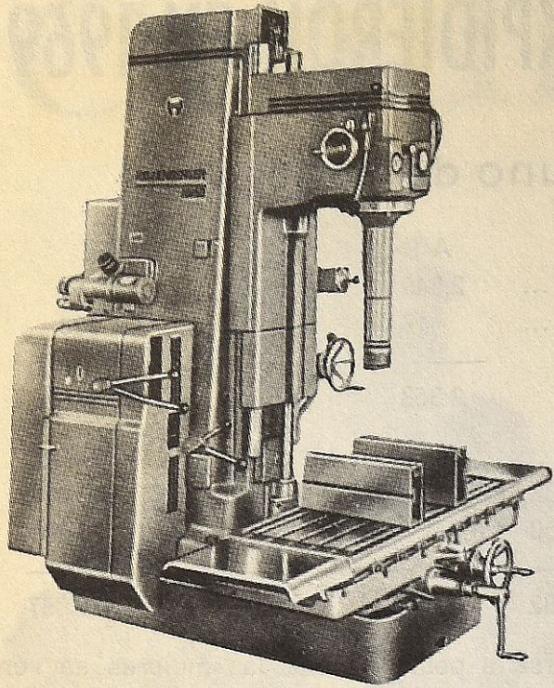
Ya en el año 1969 fueron suspendidos y revocados 34.967 carnets, que afectaron a 19.291 conductores. Veintiocho eran de la clase A-1; 15.216, A-2; 40, B-T; 5.181, C; 1.566, D, y 1.235, E.

TIPOS DE PERMISOS

Conviene hacer una aclaración para los suspicaces que hagan sumas que no concuerdan permisos y conductores y advertir que un conductor puede tener hasta cuatro tipos de permisos.

Pero veamos estos tipos o categorías:

- A-1. Es válido para motocicletas cuya cilindrada no exceda de 75 centímetros cúbicos y coches de inválidos.
- A-2. Para motocicletas con o sin sidecar y vehículos de tres ruedas dotados de motor, cuyo peso en vacío no exceda de 400 kilogramos.
- B. Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos no exceda de nueve, incluido el correspondiente al conductor, o destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kilogramos. Pueden arrastrar un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.
- C. Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kilogramos. Pueden arrastrar un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.
- D. Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan, además del conductor, más de ocho asientos. Pueden arrastrar remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.
- E. Vehículos con remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kilogramos. El remolque irá acoplado a los vehículos a que habilita el permiso de la clase.

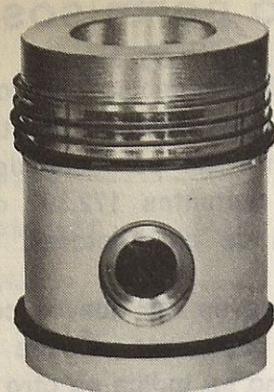


RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

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

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

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

EQUIPOS **SANPA**

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

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 426797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 44-40-33

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152

JUNTA GENERAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Aumento constante de socios y satisfacción unánime por el funcionamiento de los servicios establecidos, tónica general durante 1970

A finales de enero el Real Automóvil Club Vasco-Navarro celebró Junta General ordinaria. Fue presidida por el presidente del Club, don Federico Zappino, junto a los vicepresidentes don Alberto Fernández Ibarburu, don Ignacio Lascaray Ondarra, don Joaquín Arraiza Goñi y don Ignacio Aznar Ibarra; como tesorero, don Ramón Lilly Lermينياux; y como vocales, don José María San Gil Urdangarín, don Javier Noain Picavea, don Javier Irazusta Ruiz de Arcaute, don Luis María Masoliver Martínez, don José Antonio Orbea, don Claudio Aldecoa Lecanda, don Gabriel Buesa Peciña, don Santiago Otegui Campos, don Javier Berasaluce Altadill, don Félix Viscarret Nagore, don Alfredo Urrea Prat, don Tomás Cuesta Gimeno, don Antonio María Muñoz López, don Juan Olabarri Sota y don Emilio Ibarra Churruga. Como secretario, don José María Maquíbar Arrillaga, y de secretario adjunto, don Ramiro Cibrián Saiz.

Fue leída la memoria que resume las actividades del Club durante el pasado año de 1970.

Se dio a conocer que la vida del Club había transcrito con entera normalidad con un movimiento de socios siempre ascendente, lo que confirma la utilidad de los servicios que el Club presta al automovilista y la confianza que en él depositan los numerosos afiliados con que cuenta la Sociedad.

Se destacó la inauguración del domicilio social de Bilbao, en local propio, magníficamente habilitado, y en el que se procedió al reparto de premios del pasado Rallye Vasco-Navarro.

El hecho de que sea ya una realidad el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, ha supuesto que las delegaciones de Alava, Vizcaya y Navarra hayan realizado una amplia labor de captación de automovilistas que con Guipúzcoa suman una importante cifra de asociados en toda la región. El número de altas cursadas en el año ha sido de 1.914 y el de bajas de 452, lo que representa un aumento neto de 1.462, importante sin duda. Ello supone que el número de socios en 31 de diciembre alcanzase la cifra de 11.421 contra 9.959 en la misma fecha de 1969.

Seguidamente se trató del movimiento en los distintos servicios que tiene establecidos el Club. Por lo que se refiere a la Escuela de Conducción la demanda de solicitudes va en aumento, habiéndose rebasado la capacidad de la misma. Esto por lo que se refiere a Guipúzcoa. La Delegación de Navarra inauguró el pasado mes de septiembre su Escuela.

En cuanto a los permisos de conducir revisados se ha alcanzado la cifra de 1.234. En el Club se lleva un control sobre la caducidad de estos permisos, avisando con tiempo a los socios para su renovación que puede ser gestionada por el Club.

Se han matriculado 646 vehículos y se han tramitado transferencias de propiedad a 605 y 705 visados de transportes correspondientes a vehículos industriales.

El servicio de obtención de la viñeta correspondiente al impuesto municipal ha tenido una gran acogida. De la misma forma los Bonos de Crédito han sido estimados por un gran sector de los asociados, teniendo en cuenta la comodidad que este bono otorga a su usuario en el extranjero.

El Servicio de Asesoría Jurídica sigue siendo muy apreciado. Se han formalizado 296 descargos y recursos de alzada ante las Jefaturas de Tráfico y se han dado contestación a unas 40 consultas.

Pasando al terreno deportivo se destacó la importancia del Rallye Vasco-Navarro que tuvo una gran acogida tanto entre los participantes, que fueron numerosos y de gran categoría, como en los aficionados y en la Prensa de toda España, que destacó la perfecta organización y el interés que tuvo la prueba en todo momento. Se recordó que el Rallye salió de San Sebastián para terminar en Bilbao, celebrándose el reparto de premios, como hemos indicado anteriormente, en los nuevos locales del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en la capital vizcaína.

La manifestación deportiva fue amplia durante todo el año con pruebas como las de Arrate, Rallye Guipúzcoa, I Subida a Herrera, III Rallye Navarra, III Subida a Gaztelu, III Subida a Urbasa, I Rallye Alava, III Subida a San Marcial, I Rallye Vuelta a Vizcaya y IV Subida al Jaizkibel.

Se dio cuenta también de los trabajos de organizaciones que la Comisión Deportiva llevaba a cabo en la organización del Rallye Internacional Vasco-Navarro de 1971.

Después de agradecer la magnífica colaboración recibida por parte de la Comisión Deportiva en la celebración de estas pruebas, se dio cuenta de la colecta-aguinaldo en favor de la Policía Municipal con resultado satisfactorio que todos los años organiza el Real Automóvil Club Vasco-Navarro y que en esta ocasión se extendió también a Rentería.

Se señaló la colaboración prestada por el Club a la Sociedad «Amigos de los Coches Veteranos» en la organización del VIII Gran Premio Internacional Barcelona-San Sebastián de Coches Veteranos el pasado 9 de junio.

Finalmente quedó constancia de la eficaz labor que como siempre ha venido desarrollando el personal del Club, atendiendo con el mayor interés y amabilidad a los numerosos socios que de continuo requieren sus servicios.

Con la complacencia de todos los reunidos se levantó la sesión.

DOS SENTIDOS FALLECIMIENTOS

Nos ha llegado la doble y triste noticia del fallecimiento de don Alberto Ayestarán Beldarrain, socio de este Automóvil Club desde 1963. Falleció el día 1 de febrero de este año a los 31 años de edad, tras larga y penosa enfermedad.

Esta triste nueva se agudiza al conocer el fallecimiento de su padre, don Juan Bautista Ayestarán Aramburu, socio también de este Club.

A los familiares de esta atribulada familia les enviamos la expresión más sincera de nuestro profundo pesar.

AUSTIN

de British Leyland Authi



tracción
delantera

motor 1300
transversal

precio

acabado

diseñado por
Pininfarina

bajo consumo

espacio interior

chapa más gruesa

suspensión
Hydrolastic®

Nunca tanto costó 118.000 pts.

British Leyland Authi sabe que a nadie le gusta pagar por un coche más de lo que vale. Por eso, British Leyland Authi acaba de lanzar el Austin.

Este coche tiene grandes ventajas. Motor 1300. Especificaciones internacionales British Leyland. Línea diseñada por

Pininfarina. Bajo consumo. 5 amplias plazas gracias a su motor transversal. Suspensión Hydrolastic® para mayor confort. Y tracción delantera, que le da su famosa estabilidad.

Pero conózcalo usted mismo. Visite hoy su concesionario British Leyland y pruebe el nuevo Austin. Gratis.



Pruebe el Austin en:

AVILA.-Hijos de Víctor Alcón • LA CORUÑA.-El Pote, S. A. • EL FERROL DEL CAUDILLO.-Garage Castelos • SANTIAGO DE COMPOSTELA.-Talleres Castro, S.R.C. • LEON.-Automóviles Servando González Villar, S. L. • LUGO.-Garage Americano • ORENSE.-Comercial Almozar, S. L. • OVIEDO.-As-ta, S. A. • PONTEVEDRA.-Saturnino Varela Pasarín • SALAMANCA.-Balmasa • VALLADOLID.-Comer-cial Quindos • VIGO.-Auto Vadi, S. L. • ZAMORA.-Javier Prieto Cacho • BILBAO.-Rotarduy, S. A. • BIL-BAO.-Mintegui Industrias del Camión, S. A. • BUR-GOS.-Garage Turismo • LOGROÑO.-Tavesa • PA-LENCIA.-Manuel Sieiras Iglesias • PAMPLONA.-Iruña • SAN SEBASTIAN.-Blas Repollés • SANTANDER.-Ignacio Palacios, S. A. • SEGOVIA.-J. Horcajo, S. A. • SORIA.-Talleres Madurga • VITORIA.-Garage Moder-no, S. A. • CUENCA.-Maquinaria Agrícola Rodas • GUADALAJARA.-Talleres Blanco • MADRID.-Auto-landia, S. A. - Ledasa - Fiasa - Trema Osnur, S. A. • PLASENCIA.-Bur-Mor • OLIAS DEL REY.-Corimsa • BARCELONA.-Fiol Roca, S. A. - Romagosa y Cía, S. A. - Motorsol, S. A. • BADALONA.-Covesa • LERIDA.-Besora, S. A. • MANRESA.-Autobages • MATARO.-Estación de Servicio Mataró • FIGUERAS.-Garage Central • GERONA.-Garages Blanch • HUESCA.-Au-toloto, S. L. • REUS.-Reddis Automóviles • SABA-DELL.-Sepauto, S. A. • TARRASA.-Sepauto, S. A. • VICH.-Autopark Vich, S. A. • ZARAGOZA.-Autolo-to, S. L. • ALBACETE.-Aincesa • ALICANTE.-Talleres Levante, S.R.C. • ALMERIA.-T. Alsina Graells Sur, S.A. • PALMA DE MALLORCA.-Motor Balear • CASTE-LLON.-Reddis Automóviles • MURCIA.-Dimo • ALCAÑIZ (TERUEL).-Talleres Aguiló • TERUEL.-Jesús Zuriaga Coll • VALENCIA.-Altysa - Nirvana • GANDIA.-Juan Pastor Gil • JATIVA.-Avi, S. L. • AL-CIRA.-Pemart • ALGECIRAS.-Talleres Mecánicos J. B. • BADAJOZ.-Corchero y Cía, S. A. • CIUDAD REAL.-Hijos de Dionisio Grande • CORDOBA.-Contari-ni, S. A. • GRANADA.-T. Mecánicos Iberia, S. L. • HUELVA.-Auto City, S. L. • JAEN.-Clemente Castillo • MALAGA.-Taillefer, S. A. • MELILLA.-Juan Lucas • PUERTO DE SANTA MARIA.-Gomanos, S. L. • CEUTA.-R. Benet • SEVILLA.-Javier Molina, S. A. - Recabén, S. A.

AUSTIN

de British Leyland Authi

NAVARRA

EDICTO

A los efectos de lo establecido en el artículo 394 del Reglamento para la Administración Municipal de Navarra, se inserta a continuación, al mismo tiempo que se expone al público en el tablón de anuncios de la Casa Consistorial, durante quince días, el Acuerdo de la Corporación Municipal y su junta de Veintena, de 26 de enero último, por el que se modifica una Ordenanza municipal y que dice:

«De conformidad con lo previsto en el párrafo 2.º del artículo 7.º de la Ordenanza vigente para la retirada de vehículos de la vía pública, y a fin de actualizar los derechos que se perciben por este servicio y depósito de los mismos vehículos, se acuerda modificar estos derechos exigibles por el servicio, que figuran en los artículos 3.º y 4.º de dicha Ordenanza, con vigor a partir del día 1 de febrero de 1971, y que quedarán en la siguiente forma:

Artículo 3.º Los derechos exigibles por el servicio se fijan en la cuantía siguiente:

- Por retirada de motocicletas, triciclos, motocarros y demás vehículos de características análogas, 150 pesetas.
- Por retirada de automóviles camionetas, remolques, furgonetas y demás vehículos de características análogas, con peso hasta 3.500 kilogramos, 400 pesetas.
- Por la retirada de camiones, autobuses, tractores, remolques, camionetas, furgones, furgonetas y demás vehículos de características análogas, con peso superior a 3.500 kilogramos, 500 pesetas.

Los derechos mencionados se reducirán al 50% si compareciere el conductor o persona autorizada antes de iniciarse el traslado, aunque el vehículo a transportar esté enganchado a la grúa o sobre plataforma; pero si se hubiese iniciado el traslado no tendrá efecto la reducción.

Artículo 4.º La anterior tarifa se suplementará con las cuotas correspondientes al depósito y guarda de los vehículos, en el caso de que transcurran 48 horas desde el traslado de aquéllos sin haber sido retirados por los propietarios, fijándose la siguiente cuantía:

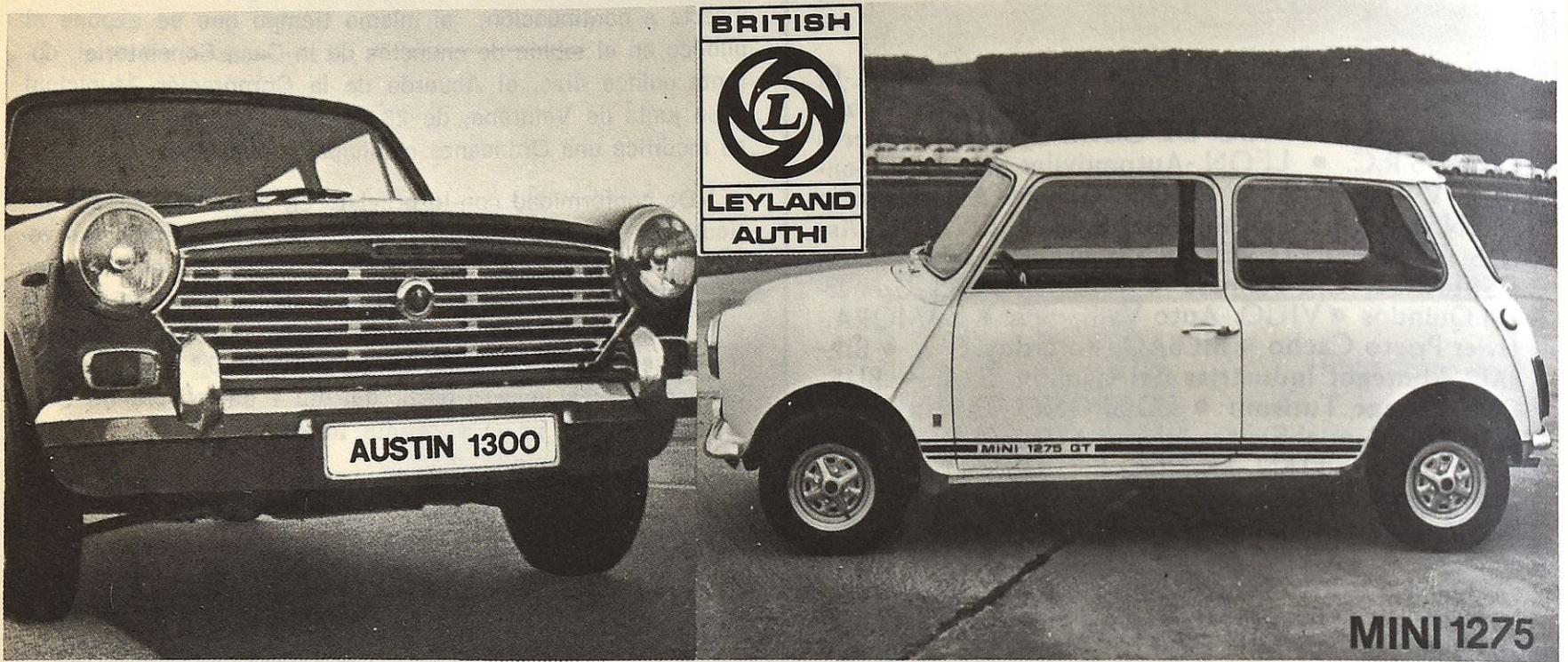
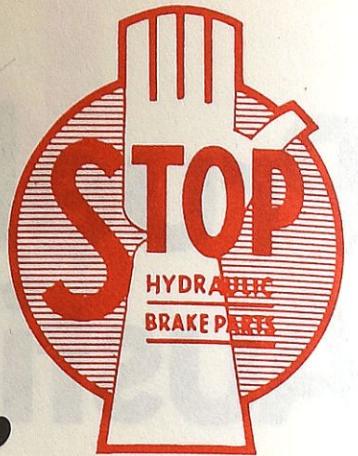
- Por el depósito y guarda de motocicletas, triciclos, motocarros y demás vehículos de características análogas, por cada día, 30 pesetas.
- Por el depósito y guarda de automóviles, camionetas, furgones y demás vehículos de características análogas, con peso máximo hasta 3.500 kilogramos, por cada día, 40 pesetas.
- Por el depósito y guarda de camiones, autobuses, tractores, remolques, camionetas, furgones, furgonetas y demás vehículos de características análogas, con peso superior a 3.500 kilogramos, por cada día, 50 pesetas.

Pamplona, 1 de febrero de 1971.

El Alcalde, Joaquín Sagüés.

(Publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Navarra, n.º 19 del 12 de febrero de 1971).

para
sus
frenos...

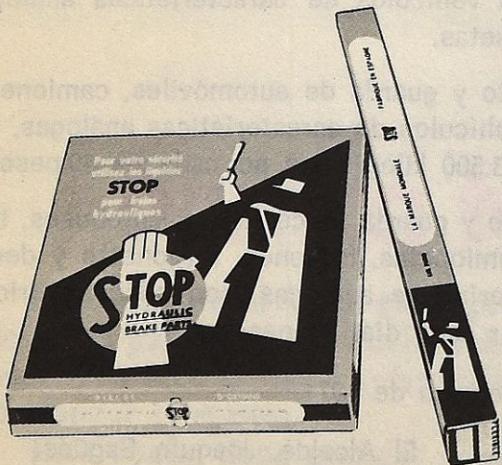
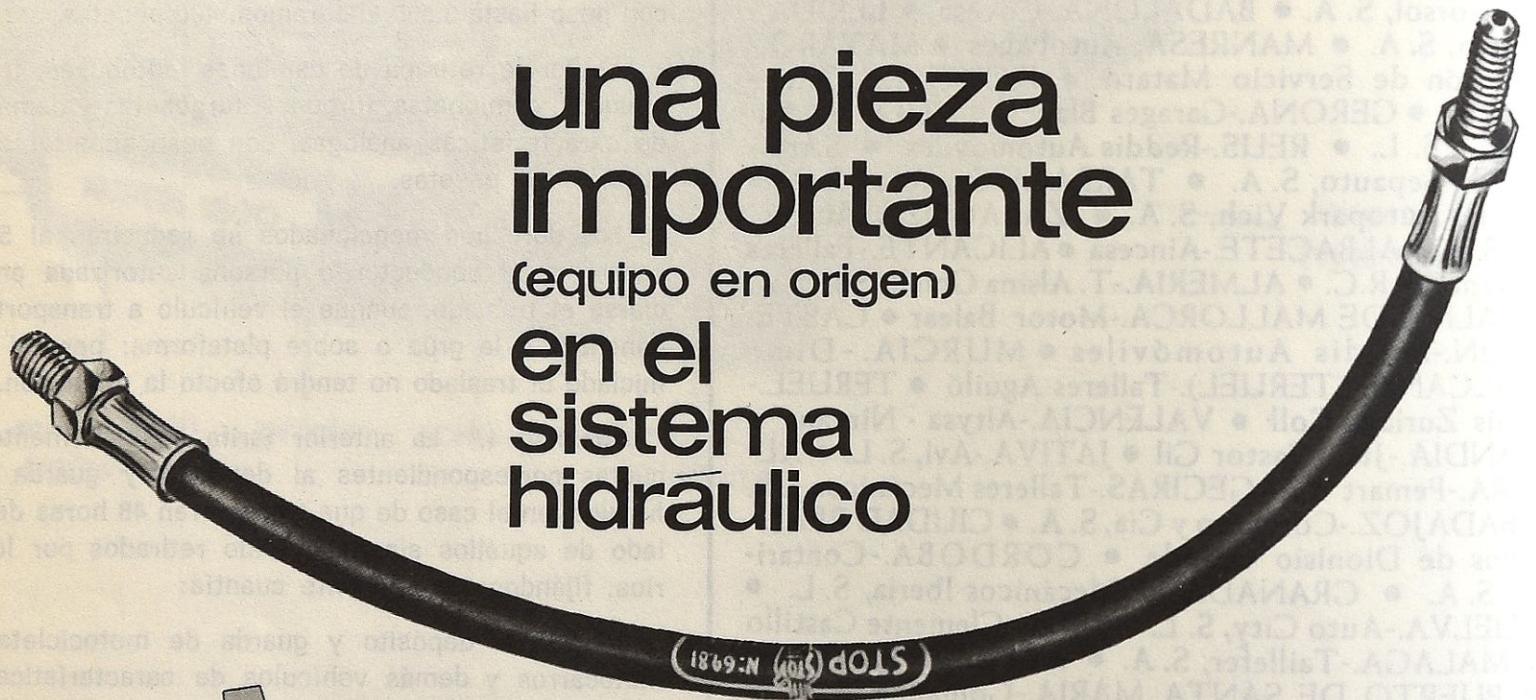


publivasco

una pieza
importante

(equipo en origen)

en el
sistema
hidráulico



**tubos
flexibles**

Los servicios **STOP** le aseguran más confianza en su automóvil

¡AUTHI AL ATAQUE!

Austin 1300 y Mini 1275-GT

Los precios, su gran acierto

Un impacto, y muy importante, es el que acaba de hacer British Leyland-Authi en el mercado nacional del automóvil. Lanzar un coche nuevo, o al menos un coche conocido bajo una nueva marca, como es el Austin 1300, y lanzarlo al precio de 118.000 pesetas franco fábrica, es una auténtica «bomba». Tanto más cuanto que el desaparecido Morris 1300 costaba 122.000 pesetas, y eso que no había sufrido la última alza de precios que afectó prácticamente a la totalidad de los modelos nacionales.

Por si esto fuera poco, tenemos otra novedad: el Mini 1275-GT, que viene a sustituir al Mini 1275-C. También con una importante reducción de precio, puesto que desde 125.700 pesetas, desciende nada menos que a 115.000. Aunque no fuera más que por estas interesantísimas cifras, la noticia merece ser glosada con detenimiento; pero es que tras ella se esconde algo de mucho fondo, como es la decidida impulsión que British Leyland piensa dar a sus modelos fabricados en España.

EL AUSTIN 1300

Este coche sustituye al Morris 1300. En cuanto a especificaciones técnicas, sobre el papel, el coche es totalmente similar: misma carrocería, misma mecánica, mismas suspensiones y frenos. Varía la parrilla, algunos detalles y adornos y, sobre todo, el interior, donde tenemos nuevos mandos en el cuadro y de luces y especialmente nuevos asientos, a base de «skai» en los laterales y paño en el centro.

Las virtudes más características del coche, por tanto, son bien conocidas: tamaño exterior muy limitado, fácil de aparcar y con mucha amplitud interior, magnífica estabilidad, chapa muy fuerte (0,95 milímetros de grosor) y pintura también de gran calidad. Todo ello, al actual precio, lo convierten en un vehículo verdaderamente muy apetecible.

Téngase en cuenta que, en el mercado español, había hasta ahora un bache entre las 110.000 pesetas y las 120.000 de precio. Por debajo de las 110.000 están los Simca, R-8, R-6 y Citroën 8, coches todos ellos de menos de un litro de cilindrada. Los de la clase 1200/1300 comenzaban en las 121.320 pesetas del 124-N para seguir con el 124-L (128.600), el R-12 (129.900) y los Simca 1200, ya por encima de las 130.000. No contamos a los coches de tendencia deportiva (Seat 850 Coupé Sport, R 8-TS y Simca GT); dentro de los coches de turismo normal, tan sólo el R-10, coche con tendencia clarísima a la desaparición, milita todavía en este campo de nadie entre 110 y 120 millares de pesetas. Se trata de un 1.100 c.c., que cuesta 116.800 pesetas.

CONTROL DE CALIDAD

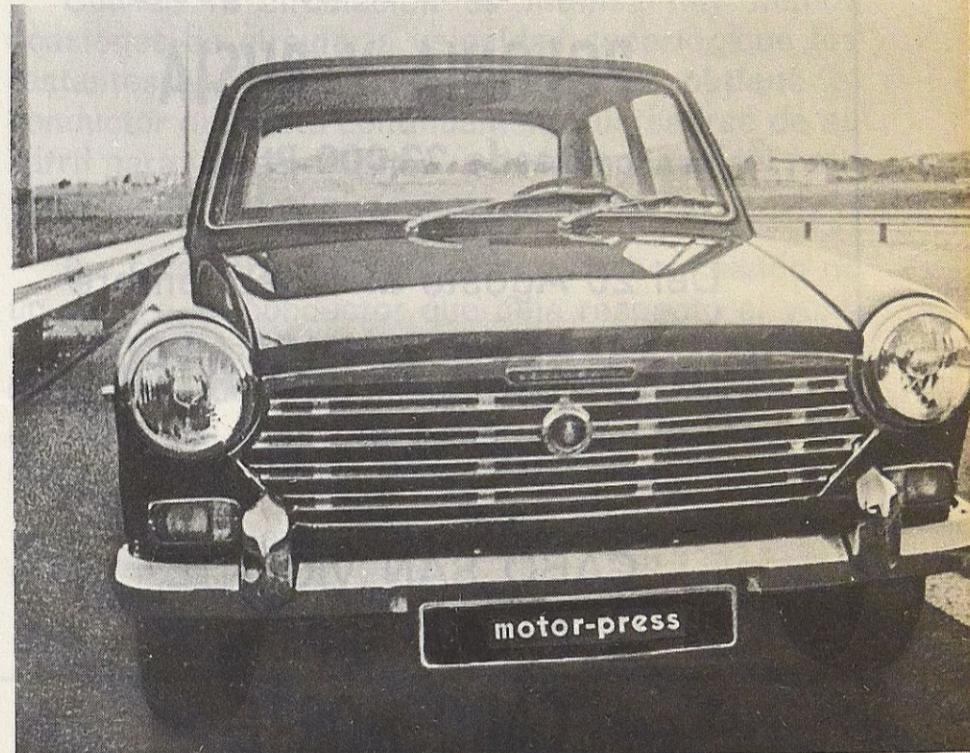
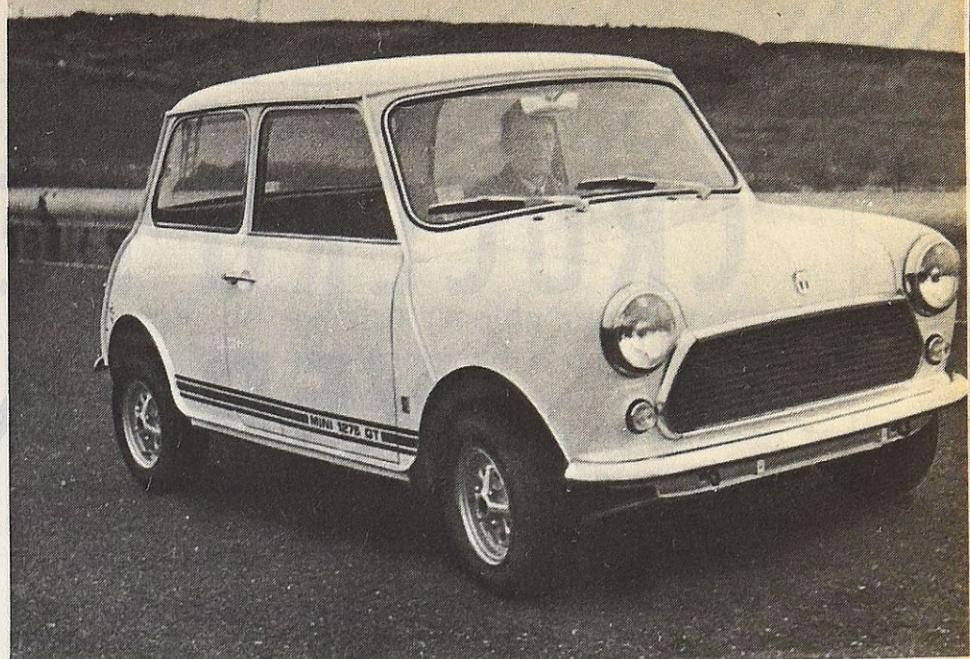
El precio, eso está clarísimo, resulta verdaderamente sensacional. Pero esto no sería suficiente si no fuera acompañado por algo más: calidad. Para nadie era un secreto que los modelos grandes de Authi, los de motor 1300, solían ser propensos a problemas mecánicos de la más variada índole. Pues bien, tal como ya se hizo en las nuevas gamas Mini, de 850 y 1.000 c.c., el control de calidad de British Leyland ha llegado ya a los coches grandes.

Nos han asegurado en todos los tonos que ahora no va a haber el menor problema; no tendría sentido que British Leyland-Authi haya esperado tantos meses y haya dado un paso tan importante como cambiarle la marca al coche, para cambiar su «imagen», sin haberse asegurado antes de que el control de calidad de materiales y de fabricación estaba totalmente conseguido.

Por tanto, y en espera de proceder a una exhaustiva prueba del modelo, no hay el menor inconveniente para conceder un voto de total confianza a la British Leyland, en la seguridad de que ahora sus productos son de total garantía.

EL MINI 1275-GT

La otra novedad es el modelo deportivo de la firma, que se ofrece al muy competitivo precio de 115.000 pesetas, prácticamente empatado con



el Coupé Sport 903 de Seat. En pocas palabras, podríamos decir que se trata del antiguo 1275-C, que ha perdido el cuero de los asientos, la madera del salpicadero y que ha ganado unas llantas muy bonitas (tipo «Rostyle», dicen los ingleses) de 4,5 pulgadas de ancho, en vez de las 3,5 que llevaba el C. También podríamos decir que se trata de un Mini 1000 De Luxe (cristales descendentes, bisagras ocultas, puertas mayores) al que se le ha acoplado la suspensión «Hydrolastic», los frenos de disco delanteros con «servo» y el motor 1275 del antiguo C; motor que, a su vez, es el mismo que el del nuevo Austin.

Por lo tanto, todo lo dicho sobre control de calidad es también perfectamente adecuado para el Mini 1275-GT. Por supuesto, y aunque sobre un cuadro distinto, el coche conserva la instrumentación del C: cuentarrevoluciones, termómetro de agua y manómetro de aceite, además del volante de madera. También conserva los neumáticos radiales 145x12.

Resulta muy competitivo a 115.000 pesetas. El Coupé 903 cuesta 115.750 pesetas; el R 8 TS, 119.800 pesetas, y el Simca GT, 121.700 pesetas. El 903 Spider y el Alpine ni los consideramos con el precio que tienen. El Coupé ofrece la estética más refinada y anda tanto como el que más en recta (o sea, como el TS). La afirmación de British Leyland que el 1275-GT tiene «prestaciones», terminación y cilindrada indiscutiblemente superiores», nos parece exagerada. Cilindrada, por supuesto que sí; en cuanto a prestaciones, en aceleración pura, sí se impone, por su poco peso, pero no así en velocidad punta. Y en cuanto al acabado, su cuadro no admite comparación con el de un TS o un GT, más completos y estéticos. Lo importante del Mini, eso sí, es que es un coche con ilimitadas posibilidades de mejoras; gastando dinero, se puede llegar con él a extremos verdaderamente impresionantes.

LAS VERSIONES «BREAK»

El Austin tendrá su versión «break», el Countryam, del mismo modo que el Morris tenía el Traveller; el precio del Countryam será de 123.000 pesetas, también muy ajustado. Y para más adelante se nos anuncia la aparición del Mini-Van, de carrocería totalmente metálica.

(Motor Press)

CRUCERO DE VACACIONES VERANO 1971

SALIDAS DE BILBAO

"MONTE UMBE"

Del 31 Julio al 20 Agosto

POLONIA Y RUSIA

Desde 22.000 Ptas.

Del 20 Agosto al 4 Septiembre

DINAMARCA E INGLATERRA

Desde 16.500 Ptas.

"CABO SAN VICENTE"

Del 9 al 31 Julio

CABO NORTE

Desde 22.500 Ptas.

Del 1 al 21 Agosto

CAPITALES NORDICAS

Desde 25.600 Ptas.

Del 21 Agosto al 8 Septiembre

MAR BALTICO

Desde 20.500 Ptas.

SALIDAS DE BARCELONA

"CABO SAN ROQUE"

Del 14 al 30 Julio

RUSIA Y MAR NEGRO

Desde 18.900 Ptas.

Del 30 Julio al 11 Agosto

MEDITERRANEO ORIENTAL

Desde 15.700 Ptas.

Del 11 al 23 Agosto

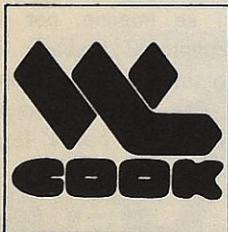
ISLAS DEL ATLANTICO

Desde 15.700 Ptas.

Del 23 Agosto al 8 Septiembre

MAR NEGRO

Desde 17.900 Ptas.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

c, MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42-91-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41-77-70 y 42-67-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Teléfono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

MARCHAR DETRAS DE OTRO VEHICULO

Una gran mayoría de los conductores circulan demasiado cerca de los vehículos que les preceden. La distancia de seguridad entre dos vehículos en movimiento depende de:

- la velocidad
- la vía
- el tráfico
- las circunstancias atmosféricas
- la iluminación de la vía
- el estado del vehículo
- el estado de ánimo y el tiempo de reacción de cada conductor.

De hecho, esta distancia es mayor de lo que se suele pensar.

Este intervalo entre dos vehículos que se siguen puede ser menor que la distancia de frenado, porque el vehículo que marcha delante no puede pararse súbitamente. Pero a veces puede detenerse más repentinamente que el que le sigue. Como se debe prever un tiempo de reacción y otro de frenado, es preciso siempre dejar una distancia razonable entre los dos vehículos en circulación. Si por ignorancia o impericia se circula demasiado cerca de otro vehículo, cualquier error o acción imprevista del conductor de éste pondrá en peligro

al que le sigue y traerá a veces graves consecuencias.

La regla de nuestro Código de la circulación permite calcular con facilidad y rapidez la distancia que debemos mantener respecto al vehículo que nos precede: Si circulamos a 40 kilómetros por hora, debemos mantenernos a 16 metros (4×4). Si circulamos a 60 kilómetros por hora, la distancia mínima debe ser de 36 metros (6×6). Circulando a 100 kilómetros por hora, debemos dejar una separación de 100 metros (10×10).

Cuando la circulación es intensa hay menos ocasiones de circular a velocidad superior que los restantes vehículos. El beneficio que obtiene el conductor que trata continuamente de salirse de su carril para ir más de prisa no le compensa del peligro y confusión que con esto produce.

Por otra parte constituye un estorbo, cuando no un peligro, el conductor que deja respecto al vehículo que le precede una distancia excesiva, que incita a los demás a adelantarlo. Ajustándose a la corriente del tráfico es como se consigue una circulación más cómoda y menos peligrosa.

Del Manual del Conductor

Editado por la Jefatura Central de Tráfico.



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

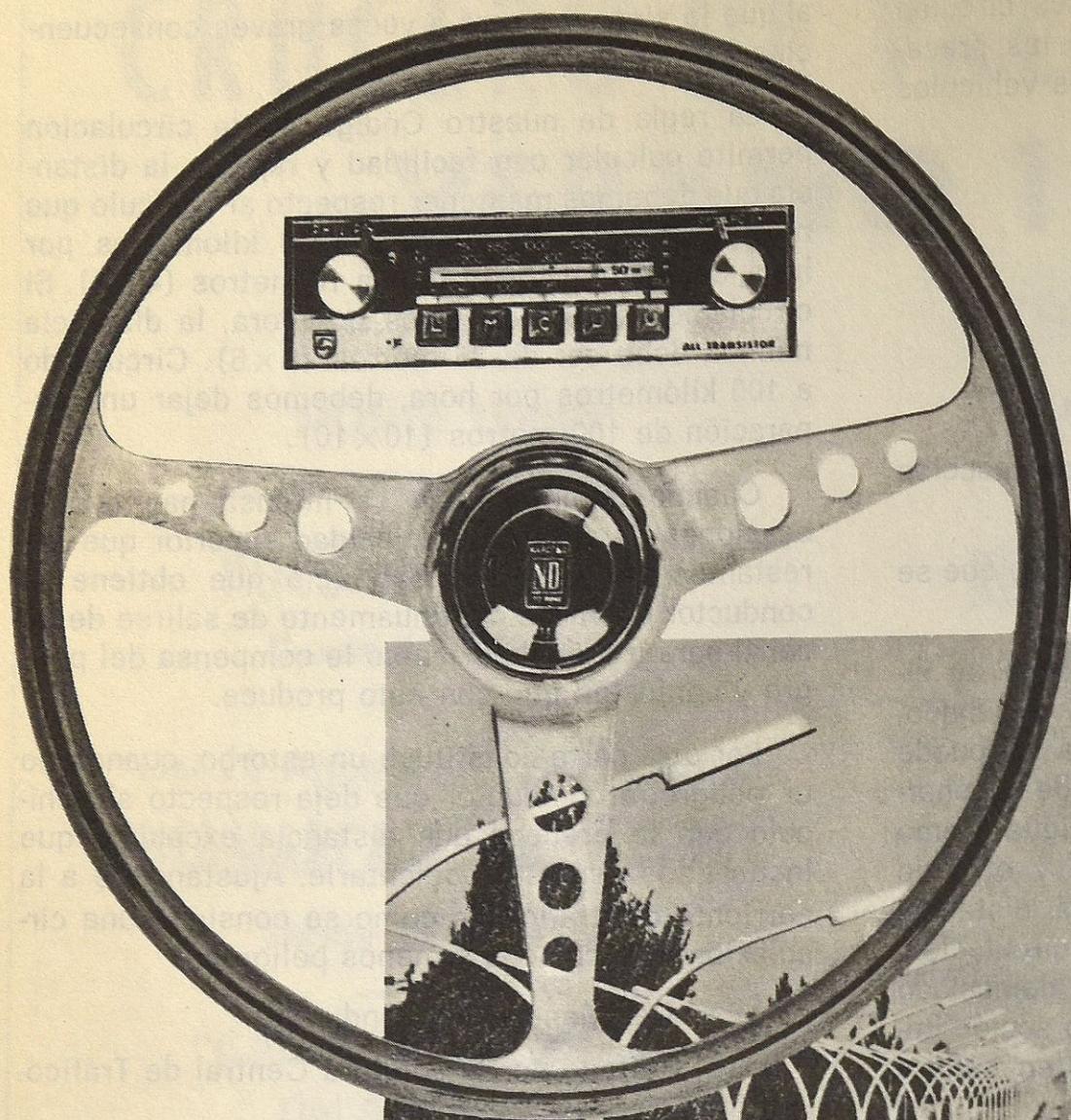
Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 214048 - SAN SEBASTIAN

Cualquiera que sea su coche

INSTALE UN

PHILIPS **AUTO-RADIO**

- MODELOS INTERNACIONALES
- GARANTIA MUNDIAL



GAMA PHILIPS 1971

DISTRIBUIDOR:

radio

GARIBAY

SAN SEBASTIAN

PEÑAFLOIDA, 1
AVDA. DE MADRID, 8
MIRACRUZ, 3

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA

EL RODAJE:

Un preliminar imprescindible

Los órganos mecánicos fundamentales de un automóvil son de estructura metálica; en gran parte de los casos, dichas piezas tienen un movimiento de deslizamiento relativo y en contacto unas con otras y, en la mayoría, además, bajo una presión más o menos importante. El resultado es bien claro: rozamiento. Y, por medio del rodaje se pretende conseguir que este rozamiento sea lo menor posible.

El rodaje, de forma resumida, es el período transitorio necesario para que en las piezas metálicas en contacto directo, sometidas a rozamiento, se produzca el mutuo desgaste pulimentado superficiales necesarios para que su funcionamiento se aproxime a las circunstancias ideales.

Aunque todo el coche precisa de este período, es el motor, con mucho, la pieza más delicada al respecto. Y, aun dentro del conjunto, cabe distinguir las piezas que necesitan un cierto rodaje. Estas últimas, que sólo requieren un acoplamiento superficial, pero sin apenas necesidad de eliminar materiales, se pueden considerar formadas por las siguientes parejas: casquillos-muñequillas, válvulas-guías, balancines-eje, empujadores-alojamiento, cadenas-ruedas dentadas, rodamientos-pistas, etc.

Pero el rodamiento más delicado corresponde al trío formado por pistones, segmentos y cilindros, en cuyo interior se desplazan los dos primeros. Se trata de arrancar un material que está en exceso; pero no arrancarlo de cualquier manera, aunque si el tratamiento es demasiado suave y no eliminamos dicho material, el rodaje puede hacerse casi eterno.

TRES FASES DE RODAJE

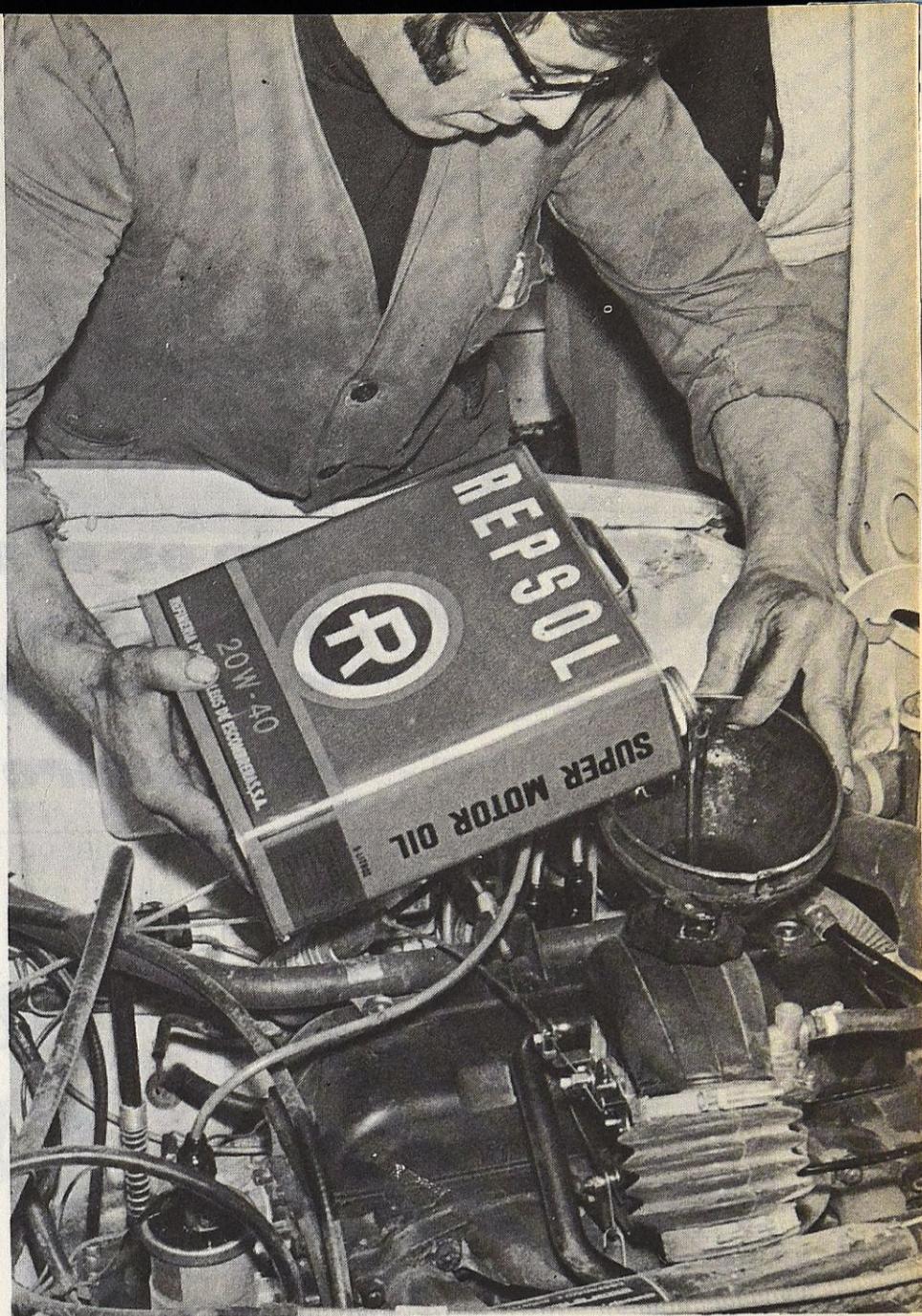
Podríamos considerar teóricamente tres fases en el rodaje: arranque o desgarre de material, aplastamiento y pulimentado.

Si el rodaje se hace muy suave —pongamos a unas 2.000 r.p.m. y sin pasar nunca de un tercio de apertura de mariposa—, entonces llegamos a realizar un mínimo aplastamiento y un buen pulimentado. Pero cuando pisemos a fondo el pistón, que dilata más, hasta un tamaño que todavía no había alcanzado nunca, se produce entonces un rozamiento brutal e inesperado.

Si comenzamos a pisar a fondo y subir vueltas sin piedad desde un principio, causamos una gran dilatación, un roce muy fuerte y una labor durísima de arranque y desgarro de material; la superficie está cada vez en peor estado, el rozamiento es mayor, mayor el calor y la dilatación, hasta que, siguiendo este círculo vicioso se produce el brusco agarrotamiento.

EL RODAJE IDEAL

El rodaje ideal es aquel en que el motor trabaja a un límite prudencial de régimen y bajo una carga normalmente suave, con espaciados apretones de régimen y de carga. Obrando así de forma cíclica, se va procediendo a desgastar el pistón, hasta que toma la forma, volumen y pulido superficial más adecuados para un funcionamiento normal.



Como regla general del rodaje podríamos dar la siguiente, que consideramos muy buena para la longevidad de la mecánica: aumentar 500 r.p.m. cada 500 kilómetros por el siguiente sistema. En las marchas cortas se aprovecha para subir, en las aceleraciones, a unas 500 r.p.m. más que en la última; lo prudente es empezar por 2.500 r.p.m. como régimen de cruce en cuarta, y 3.000 r.p.m. para subir las marchas cortas; a los 500 kilómetros, el régimen de cruce pasa a ser de 3.000 r.p.m. y se sube hasta las 3.500 r.p.m. en las intermedias, y así hasta alcanzar los límites de utilización del coche. Todo ello, por supuesto, aplicando la consabida regla de levantar el pie con cierta frecuencia para permitir que suba el aceite hasta la parte más alta del cilindro y no sea quemado instantáneamente por una combustión intensa.

EMPLEO DEL ACEITE

Hay motores que salen de fábrica con un aceite especial para rodaje, que suele ser un SAE 20 no detergente, de cualidades lubricantes incluso inferiores al tipo Premium también no detergente. Dicho aceite debe cambiarse a los 500 kilómetros o como mucho a los 1.000, y ser sustituido por uno tipo Premium o directamente por uno detergente que se vaya a emplear después. No es muy correcto realizar el rodaje con aceite detergente, aunque alguna casa lo haga así, salvo que se tenga una fe ciega en la calidad del filtrado, porque el aceite detergente tiende a mantener en suspensión todas las impurezas. Permitir un cierto rozamiento entre metal y metal puede ser conveniente para el rodaje; introducir con el propio aceite una pasta esmeril ya resulta excesivo.

Finalmente recordemos que lo ideal es, antes de cambiar de aceite no detergente al detergente, proceder a un lavado de motor; de no hacerse así, poner al detergente a emplear y cambiarlo a los pocos kilómetros (no más de 200), a la vez que se sustituye el filtro de aceite.

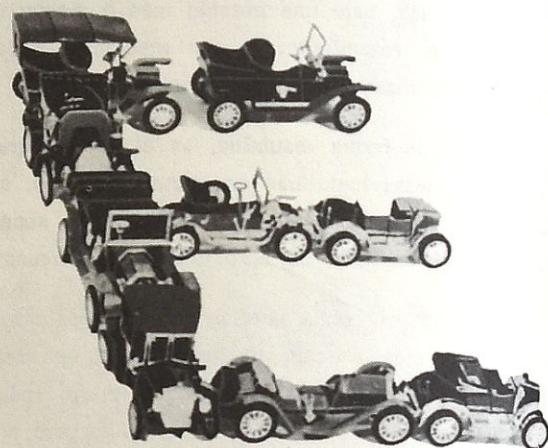
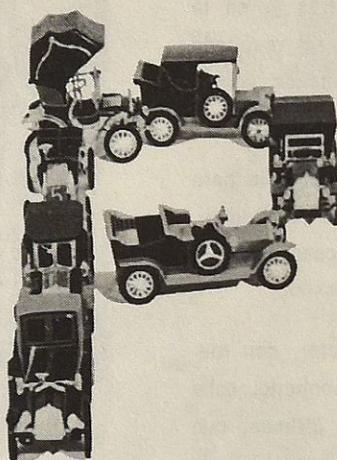
Siguiendo todas estas normas es razonable esperar un buen rendimiento posterior del motor. Prácticamente, la única atención que necesita un coche durante el rodaje es una conducción adecuada y los cambios necesarios de aceite.



SIMBOLO DE UTILIDAD

***Eso es el automóvil para
el hombre moderno.***

***Y eso es el Banco Popular, un Banco
que quiere ser útil al hombre actual.***



Oficinas en SAN SEBASTIAN

- Oficina Principal : Av. de España, 38
- Agencia Urbana 1: Matía, 2

BILBAO

- Oficina Principal : Gran Vía, 17
- Agencia Urbana 1: Plaza Adolfo Careaga, 1
- Agencia Urbana 2: Carnicería Vieja, 29
- Agencia Urbana 3: Buenos Aires, 6

PAMPLONA

- Oficina Principal : Av. de Roncesvalles, 6
- Agencia Urbana 1: Av. Marcelo Celayeta, 3

Queremos serle útiles

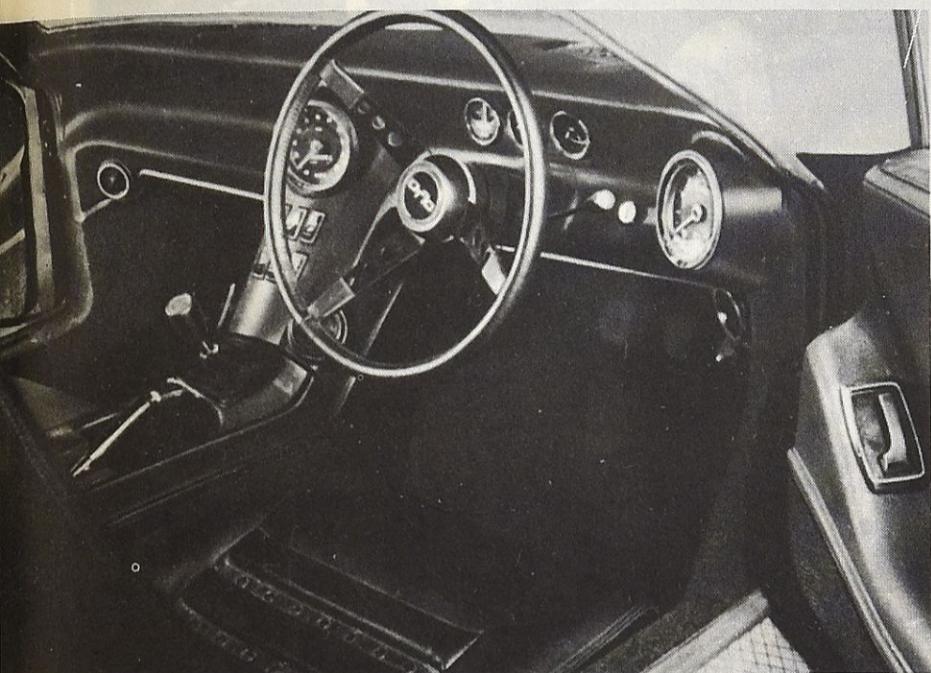
BANCO POPULAR ESPAÑOL

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.350

EL ANTI-PORSCHE, DE FORD: EL GT-70

Stuart Turner, jefe de competición de Ford Europa, presentó a la prensa especializada, en el Salón de Bruselas, un nuevo prototipo del futuro coche de Gran Turismo de Ford: el GT-70.

Ultimamente, y sobre todo en el campo de la competición, los excelentes motores Ford tenían que padecer el handicap de unas carrocerías destinadas en un principio, a la utilización turística y que no llegaban al campo de la competición sino tras pasar por innumerables transformaciones, para, finalmente, verse dominados por otros modelos especialmente destinados y proyectados para las carreras, como los Porsche y los Alpine.



Con este espíritu nació el GT-70, que, dado su gran habitáculo, podrá recibir casi toda la gama de motores de Ford, desde el 1600-GT, de 86 CV. hasta el Cosworth de 3 litros de Fórmula 1, de 430 CV.

De la realización de este gran turismo se ha encargado el gran diseñador de los victoriosos GT-40 de La Mans, Len Bailey. Por el momento, tan sólo siete ejemplares están siendo construidos, y a



lo largo de todo el año serán sometidos a diversas pruebas, entre las que se encuentra su participación en la Vuelta a Francia.

Un detalle muy interesante es que en la fabricación de este modelo se han incluido, y utilizado, una mayoría de piezas provenientes de la gama de modelos Ford: Escort, Zaphyr, Capri, Taunus, etcétera lo cual abarata en mucho el costo del vehículo, que si bien y en una vista frontal tiene muchas semejanzas con el Lotus-Elan, nosotros presagiamos el recién nacido de Ford un porvenir como el de sus rivales, los Porsche 914 y 911.

PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL FORD GT-70

CARROCERIA: En fibra de vidrio

MOTOR: Toda la gama Ford, desde el 1600 GT hasta el Cosworth de 3 litros de F-1

CAJA DE CAMBIOS: Optativa, ZF 5DS, de cinco marchas y ZF 4D10, de cuatro marchas

FRENOS: De disco en las cuatro ruedas

DIRECCION: De cremallera

RUEDAS: De 13 pulgadas. Neumáticos Dunlop 195x13

PESO: 765 kilos

VELOCIDAD MAXIMA: Según motor: 1600-GT, 160 km/h; Cosworth 3 litros, 290 km/h

SUSPENSION: Delantera por triángulos superpuestos y trasera formada por triángulos inferiores y brazos de empuje anclados en la parte delantera del motor.

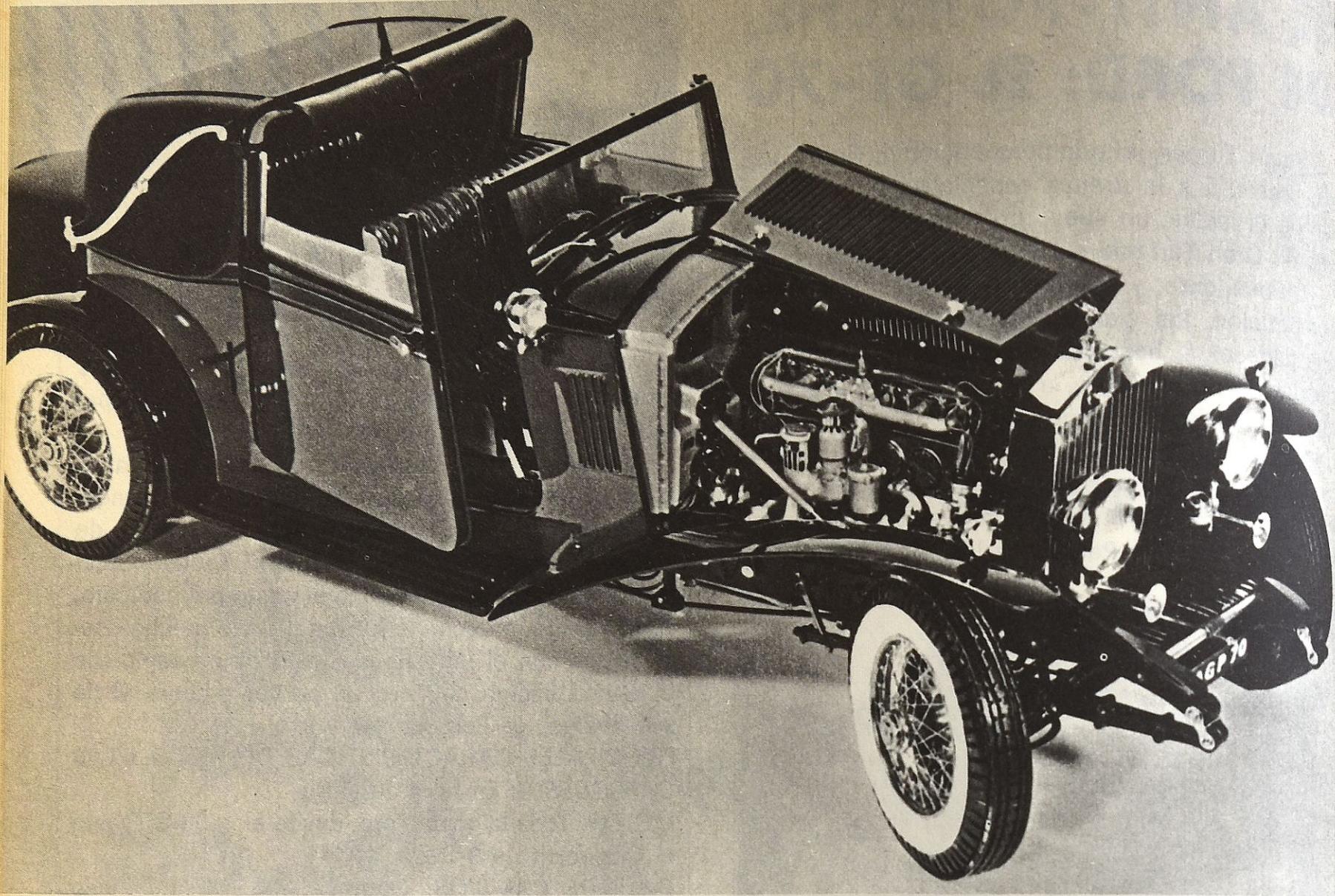
Maletero de 280 c.c. Faros escamoteables.

(Motor Press)



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

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



FASCINANTE HISTORIA DE ROLLS AND ROYCE

Un mecánico y un aristócrata unidos para hacer el mejor coche del mundo.

«The Times» dijo en 1904 que el Rolls era peligroso por no hacer ruido.



«The Times», en un editorial publicado en 1904, con motivo del Salón de París escribía que «un nuevo coche inglés, el Rolls Royce, era un peligro para la circulación, ya que al no hacer ruido ninguno, tanto los otros conductores como los peatones, no pueden advertir que llega». Sesenta y seis años más tarde, ese mismo periódico —toda una institución en la vida británica— lanzaba un grito de alarma para evitar la muerte del automóvil inglés más famoso. Decía textualmente: «No podemos dejar morir al Rolls».

El crédito puesto a disposición de los compradores de motores de aviación Rolls Royce, la actividad de Lord Cole, y cuantos esfuerzos se hicieron a raíz de este último comentario no han servido para salvar a la firma de Dorby de la quiebra, Pero, sin embargo, toda Inglaterra se ha mostrado de acuerdo con «The Times» y se ha salvado a la Rolls. Al menos, de momento.

No hace falta insistir ahora en una serie de informaciones que han sido difundidas por todos los medios en todo el mundo. Tampoco es preciso ahondar demasiado en el hecho de que las pérdidas de Rolls Royce se han producido en la parte más fuerte del negocio, en los motores de aviación, mientras que la fabricación de coches era uno de los capítulos rentables. En cambio, sí creemos que puede resultar interesante recordar los comienzos y la trayectoria de estos famosos coches.

FANTASMA SILENCIOSO

El primer modelo de Rolls Royce se llamó Silver Shos, (Fantasma de plata). Esta denominación le venía de su carencia de ruido al marchar, y esta circunstancia, sobre todo en 1904, era algo completamente característico y excepcional. Desde entonces, en sesenta y seis años de historia, el coche continúa siendo silencioso. En la parte frontal, su cubrerradiador, que recuerda el frontis de un templo griego, ha difundido por todo el mundo las dos R superpuestas. Estas, en principio, llevaban un fondo rojo, pero, cuando murieron los fundadores de la firma —Charles Rolls y Henry Rolls— la

filigrana se tornó negra, como permanente luto por los fundadores.

Royce fue el mecánico creador, Rolls era un aristócrata muy aficionado al nuevo tipo de vehículos. El puso el dinero.

Henry Royce nació en 1863, en Lincolnshire. Su padre era molinero y aquellos toscos engranajes del molino fueron el principio de su afición por la mecánica. Pero antes de poseer un taller, vendió periódicos, repartió cartas y trabajó en el ferrocarril. Con lo que gana, emprende estudios serios de electromecánica. «No era suficiente para mí —dijo— aprender la técnica desde un taller. Me hacían falta conocimientos más altos, más fundamentales. Me tomé la mecánica como un político estudia leyes».

Su primer coche es un vehículo francés, un Decauville de segunda mano. El trasto era tan ruidoso que sólo podía ponerlo en marcha fuera de las horas de descanso, ya que sus vecinos amenazaban con denunciarlo. A él mismo le parecía absurdo que los coches hicieran tanto ruido. Comenzó a trabajar sobre el Decauville y, con mucha paciencia, logró eliminarle un buen porcentaje del ruido. Sin embargo no era suficiente. Entoncés pensó que, para lograrlo, tendría que construirse el mismo un motor, e incluso un coche completo.

En un local de Cook Street, en Manchester, Royce consigue su primer coche, construido con partes de otro. Hace su primera demostración para algunos amigos y aficionados. El coche estaba situado en medio de la nave. Como un prestidigitador, se acerca a él. Da una vuelta a la manivela. Los espectadores esperan, pero el coche, su motor, ya estaba en marcha. Construyó tres unidades de este tipo. Una de ellas fué comprada por un

hombre importante, Edmunds, quien se lo enseña orgulloso a todas sus amistades.

ROLLS Y ROYCE

—Me llamo Charles Stewart Rolls. ¿Es usted el constructor de este vehículo?

—Sí; ¿quiere comprarlo?

—No. Pero le propongo que nos hagamos socios. Podríamos construir una fábrica.

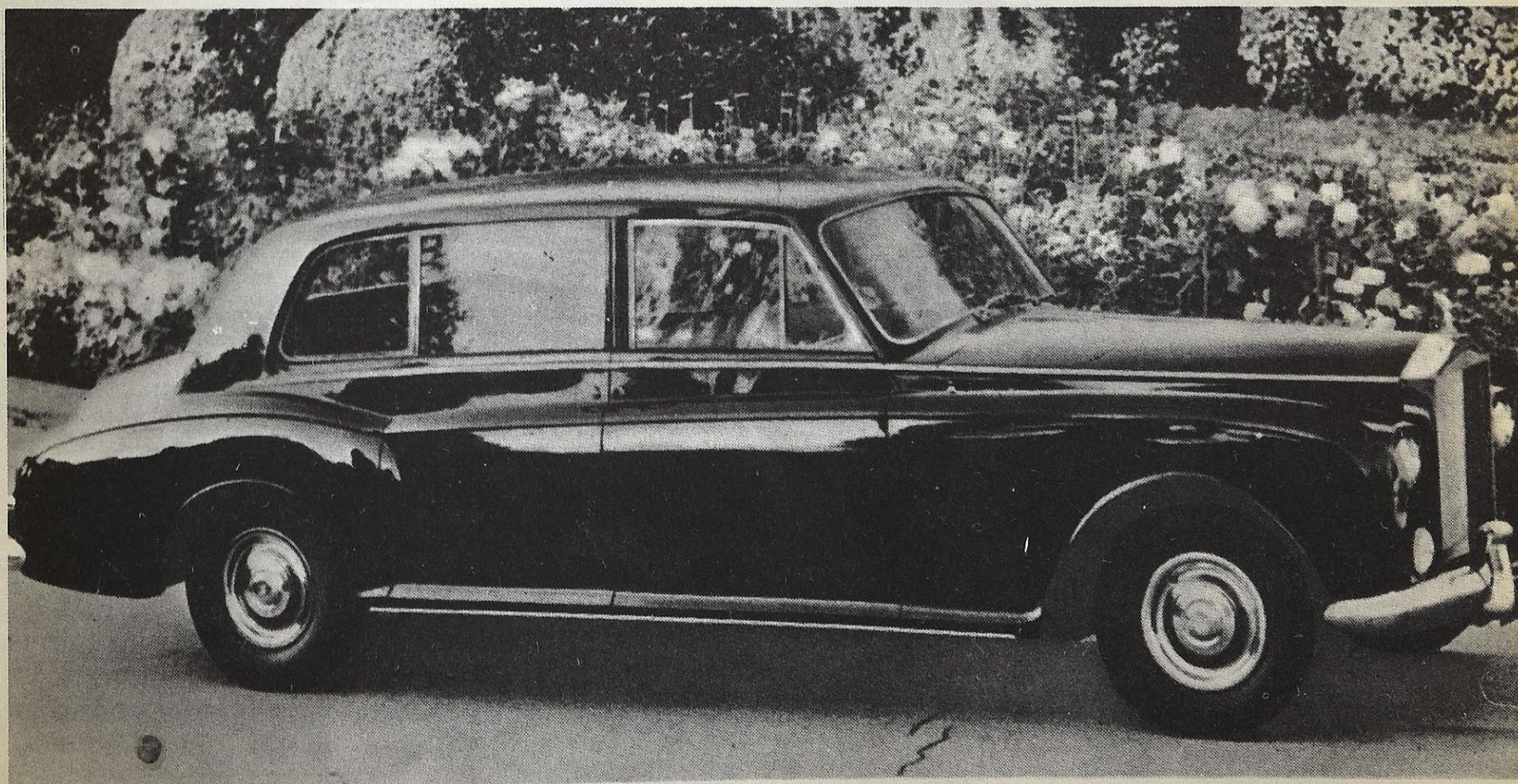
Royce aceptó. Charles Stewart Rolls era un aristócrata con dinero, tercer hijo del Barón de la Llangatock, universitario por Cambridge y un perfecto y típico «gentlemen» de la época.

Se establece la compañía en Coudit Street y, en pocos años, el anagrama de la doble R es de sobra conocido. El gran triunfo de los Rolls Royce llega cuando la casa real decide comprar «R-R» y abandonar la Daimler, que hasta entonces tenía el honor de servir a su majestad británica. Royce realiza los motores, Rolls viste los coches con elegancia, con una distinción que sólo podía llevarla a cabo una persona como él.

Charles Stewart Rolls muere en 1910 y Royce queda como único propietario. Poco antes de la muerte de Rolls —tenía treinta y siete años— sale uno de los primeros aviones de su fábrica. Comenzaba otra etapa de los Rolls Royce. Durante sesenta años ha producido los mejores —y la mayor parte— de los motores de aviación del mundo.

El esfuerzo de Royce le postra enfermo. Un año después de la muerte de Rolls, los médicos le aseguran un mes de vida. Se retira a la Costa Azul y desde allí dirige la fábrica. Muere en 1940.

Motor Press



**Cada
viaje,
un
paseo.**

SEAT
124

Nueva suspensión.



Autoesquí

PASION DEL VOLANTE SOBRE HIELO

Es un sistema de transporte sumamente empleado en Estados Unidos y, sobre todo, en Canadá. Pero desde hace un año ha irrumpido fuertemente en Europa. Es el autoesquí: un pequeño transporte de cadenas y patines con motor.

Hace unas semanas, La Clusaz, pequeña villa de la Alta Saboya, ha sido escenario de la que podemos llamar consagración del autoesquí como deporte. La Clusaz está situada a una altura de 1.100 a 2.600 metros, y en esta zona es donde asienta sus mejores pistas para la práctica de los deportes de invierno. Allí, célebres pilotos automovilistas han dado el espaldarazo a este deporte.

Organizado por BP, se ha celebrado el primer criterium del autoesquí, que ha contado con la inscripción de especialistas de esta disciplina, entre los que destacaba la presencia del campeón del mundo, Bo Hedenborg, con un vehículo Yamaha.

Este primer certamen se disputó en dos mangas. La primera de gran fondo, sobre un recorrido quebrado y sinuoso, y una prueba de velocidad sobre el lago helado de Confins, a muy pocos kilómetros de La Clusaz.

Aparte de esta prueba se había organizado un encuentro amistoso que reunía a ciertos campeones del deporte automovilístico francés. Se contaba, entre otros, con la presencia de François Cevert y Henri Pescarolo, que demostraron su pericia sobre el hielo y la nieve, así como Ragnotti, Chasseuil, Piot, Andruet y Christine Beckers.

Con un origen de utilitario, el «scooter» de la nieve ha sido creado hace ya una veintena de años en América del Norte por los leñadores y granjeros, que no tenían más solución que desplazarse sobre la nieve, y fue esta primera

versión sobre la que se desarrolló el esquí, que, con formas recogidas, posee una carrocería que recuerda a la de los autos de choque verbeneros, con dos esquíes en la parte delantera, que son dirigidos por un manillar, y atrás, apoyados en una cremallera que es accionada por un motor que va desde los 250 a los 600 c.c.

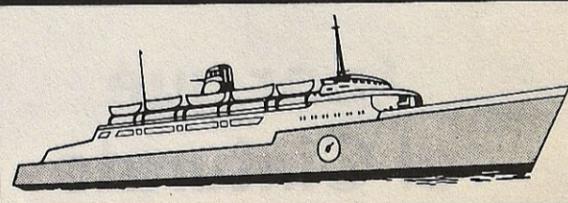
Este vehículo se desplaza sobre una superficie lisa a casi 100 kilómetros por hora, pudiendo recorrer toda clase de terrenos y superar pendientes muy abruptas.

Especialista en los derrapes en los rallyes, ha sido Jean Ragnotti el lógico ganador de la prueba de velocidad, reservada a los pilotos de automóvil.



¡BUENOS DIAS, AMIGO!

Me llamo Canguro y soy el único que puede llevarle a Italia (a Vd. y a su coche) por la autopista sobre el mar



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

a bordo de los modernísimos transbordadores CANGURO.

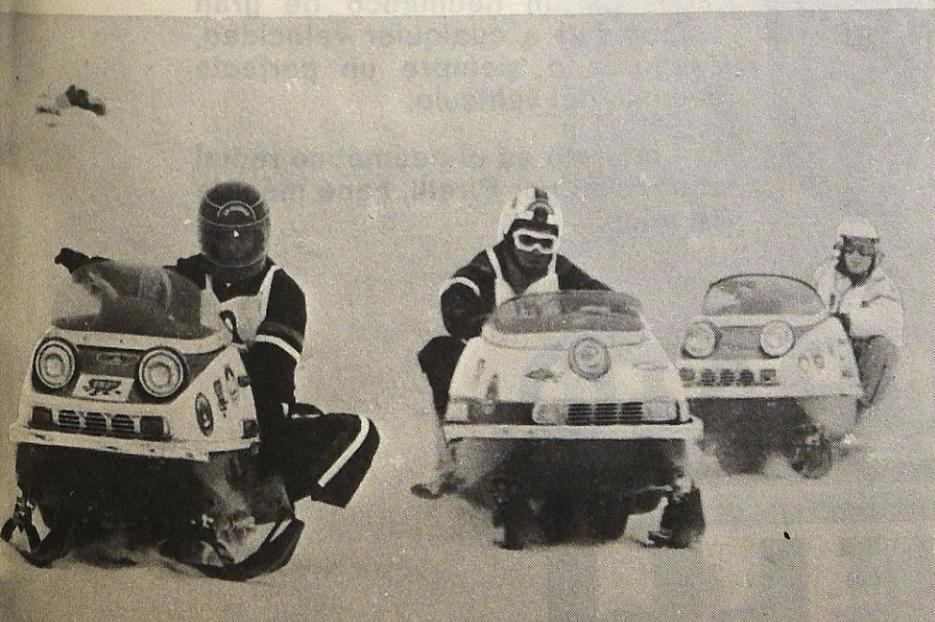
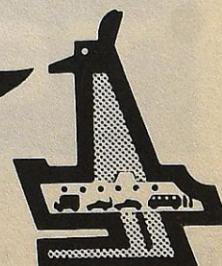
El medio más cómodo y económico para viajar a Italia.

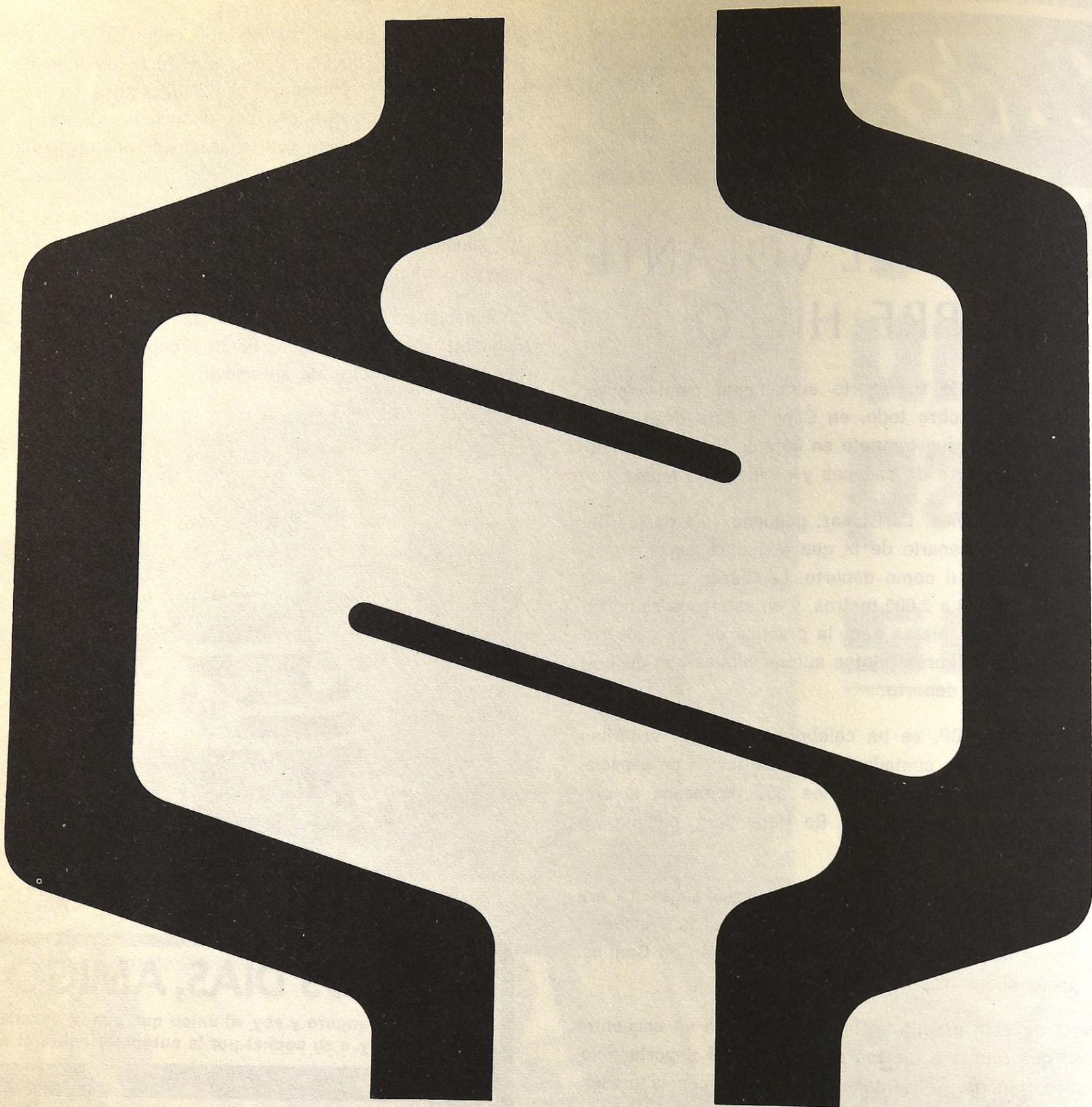
- Aire acondicionado en todo el buque.
- Restaurante/"self service"/ 2 bares/cine/TV/Boutique-Bazar.

- Pasajeros con o sin coche
- Precios desde 1.130,- ptas.
- Bonificación por ida y vuelta.
- Descuentos para grupos. Autopullman gratis.

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

CANGURO
IBERIA, S.p.A.





¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI

**FALLECIO D. FRANCISCO
CILVETI GOIBURU**

El pasado 20 de enero falleció en Aoiz, don Francisco Cilveti Goiburu. Contaba 79 años de edad.

Era componente de la firma «Carasa, Cilveti, Lacort y Cía., S. R. C.», y juntamente con don Federico Carasa Torre (q.e.p.d.) fue fundador de «Compañía Vascongada de Seguros y Reaseguros, S. A.» de la cual fue durante muchos años Director-Gerente, pasando posteriormente a ocupar el cargo de Consejero-Delegado. También era Consejero de «Compañía Vascongada de Inversión Mobiliaria, S. A.», Vicepresidente de «Guipúzcoa Reaseguros, S. A.» y Presidente de «Compañía Vascongada de Financiación, S. A.».

Como una doble Estrella Polar que constituían el porqué de su vivir y de su quehacer, el señor Cilveti tenía dos anhelos: su esposa, doña María Luisa, y su Compañía Vascongada, con todo el elemento humano que ésta llevaba consigo.

El fallecimiento de doña María Luisa, ocurrido hace todavía pocos años, con el duro golpe moral que ello supuso para el señor Cilveti, llevó todos los objetivos de su vida a la Compañía, pero, desgraciadamente, por muy poco tiempo, ya que una dolencia lo retiró a su casa de Aoiz. Para todos cuantos habíamos tenido anteriormente la satisfacción de conocer y tratar a don Paco —como familiarmente le llamábamos— fue motivo de constante preocupación el desarrollo de la enfermedad que le aquejaba, la cual fue, poco a poco, minando su gran vitalidad, hasta producirse el fatal desenlace. Sus dotes de auténtico empresario, su enérgico carácter organizador, y su hombría de bien, harán inolvidable su recuerdo para todos nosotros.

Descanse en paz el caballero intachable que fue en vida don Francisco Cilveti Goiburu. El hombre que supo desempeñar con sencillez, cargos que para otra persona cualquiera hubiesen sido —como en realidad lo eran— importantes y trascendentes; el hombre que sin haber tenido hijos, fue considerado por muchos como un auténtico padre. De ahí la gran cantidad de personas que se trasladaron a los funerales en Aoiz, y las innumerables muestras de condolencia recibidas.

A sus familiares, en especial a sus sobrinos don Pedro y don Félix Juan Cilveti Prieto, nuestro más sentido pésame.

J. A.



IMPORTANTE LOGRO PARA CONTROLAR LA CONTAMINACION

La Empresa japonesa «Mitsui Mining and Smelting Co.» comunica que ha conseguido un catalizador a base de manganeso para el control de la contaminación, que —según espera— podrá aplicarse comercialmente, ya que el manganeso es más barato que el platino.

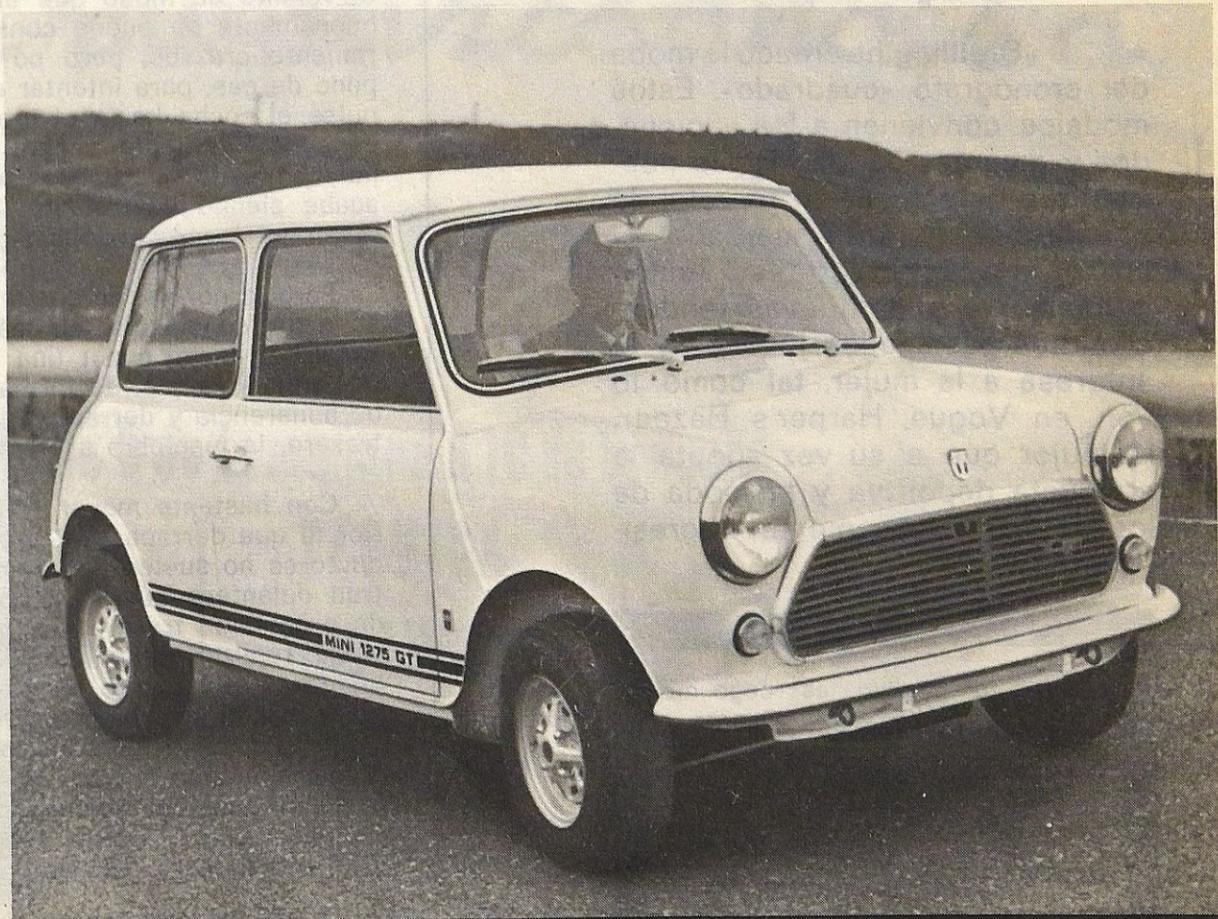
La Compañía japonesa añade que va a enviar una muestra del catalizador y del sistema para purificación de los gases de escape a la Empresa americana «Ford» para realizar pruebas en automóviles. El catalizador también será experimentado por la Administración de Control de Contaminación Atmosférica, de los Estados Unidos.

Las pruebas realizadas en el Laboratorio central de la «Mitsu», cerca de Tokio, demuestran que el catalizador reduce el monóxido de carbono de los gases a un 0,5%, y el hidrocarburo a 40 ppm, lo cual es muy inferior a los límites de 1,5% de monóxido de carbono y 220 ppm, de hidrocarburo, establecidos por el Gobierno japonés y que habrán de aplicarse en 1973.

La materia prima del catalizador reduce el monóxido, es el dióxido de manganeso, pero por ahora no se puede divulgar la fórmula.

Indica la «Mitsui» que el catalizador no quedará afectado en sus funciones por aditivos de plomo en el gas de escape sino que, de hecho, actuará como resistente a las vibraciones y al calor.

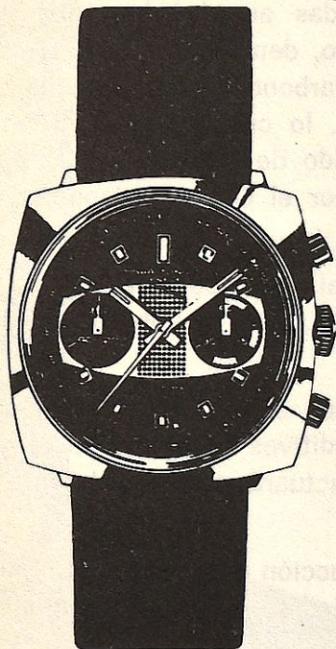
Montando una producción en masa, la «Mitsui» estima que el sistema podría fabricarse a un coste bajísimo.



MINI 1275 GT

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

"El furor de vivir" con un cronografo!



Top Time

Breitling ha creado la moda del cronógrafo «cuadrado». Estos modelos convienen a los aficionados y amantes de las formas nuevas que quieren llevar un reloj de carácter raro y bien marcado. El cronógrafo cuadrado está unido íntimamente a las nuevas tendencias. Les gusta a los jóvenes y le interesa a la mujer, tal como lo ven en Vogue, Harper's Bazaar; la mujer que a su vez adopta la conducta deportiva y la moda de los relojes francamente «agresivos»

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

CONTROL DE DERRAPAJES

El coche puede ser dominado durante la conducción

A pesar de todas las precauciones que se adopten durante la conducción de un turismo, siempre puede surgir una maniobra lo suficientemente brusca o una circunstancia que puedan producir un patinazo en uno de los ejes del coche, o quizás de los dos. Para poder enfrentarse a una situación así, lo mejor es haber entrenado, haber provocado una situación similar en zona suficientemente despejada. No es conveniente, desde luego, esperar que esto suceda por primera vez en plena marcha, porque la idea teórica no basta; hay que tener también el convencimiento de que la situación admite todavía una corrección eficaz en la mayoría de los casos. Y a este convencimiento no se llega más que por previa experiencia.

Si un coche derrapa hacia el exterior en una curva, completamente de costado resbalando sobre sus cuatro ruedas, hay que convencerse de que iba demasiado de prisa para la adherencia que permitía el suelo. Por lo tanto, es preciso tener en cuenta que no se podrá volver al trazado correcto hasta que el coche pierda parte de su velocidad.

Lógicamente, la única forma de hacer perder velocidad a un coche es que se frene; pero, en tales circunstancias, la utilización del freno no serviría más que para aumentar el patinazo y el descontrol. Por tanto, no queda más solución que frenar el coche a base del poco rozamiento lateral que encuentran los neumáticos al derrapar. Habrá que mantener el volante de modo que el coche se mantenga (si es que buenamente se puede conseguir el suficiente control) ligeramente cruzado, pero no mucho, y dar nada más que un poco de gas, para intentar que el esfuerzo de propulsión impulse el coche hacia el interior de la curva. Si la carretera es suficientemente ancha, y no viene nadie de frente, es muy probable que el exceso de impulso vaya decreciendo y acabe siendo controlable. Si no, mala suerte... y a medir mejor en la próxima ocasión.

Pero lo normal no suele ser esto, que se debe a un grueso error de cálculo. Lo más frecuente es que, por un trazado mal hecho o por una maniobra brusca, sea uno de los dos trenes el que, de forma más o menos momentánea, pierde adherencia y derrape. Según se trate del tren delantero o trasero, la maniobra a efectuar varía.

Con bastante mayor frecuencia, suele ser el tren posterior el que derrapa (entre otras causas, porque muchos conductores no suelen percatarse de los pequeños derrapes del tren delantero que se autocorrijen solos). Si el coche es de propulsión trasera, aunque lleve el motor delantero, conviene realizar inmediatamente dos maniobras simultáneas: enderezar el volante hacia el exterior de la curva para impedir que la cola siga atravesándose cada vez más, y levantar el pie del acelerador, ni siquiera del todo, sino simplemente quitando fuerza de tracción, para permitir que toda la adherencia del neumático pueda emplearse en recuperar el agarre con el suelo; en cuanto esto se consiga, volver a girar el volante y dar gas con precaución de nuevo.

Es importante acostumbrarse (y esto sólo se consigue con el entrenamiento) a no mantener la corrección del volante más que el tiempo absolutamente imprescindible para cortar en flor el incipiente «trompo»; si se mantiene demasiado, y aparte de que nos salimos cada vez más de nuestra carretera, se corre el peligro de que se produzca el efecto contrario, con derrape en sentido opuesto, que suele ser más peligroso y difícil de controlar que el primero.

En el caso de una tracción delantera la cosa es más sencilla todavía: simplemente basta con enderezar la direc-

ción para recuperar el derrape, pero se debe mantener el acelerador pisado lo suficiente para que las ruedas delanteras tiren, lo cual tiende a alinear el coche automáticamente. En este tipo de coches conviene mantener siempre un discreto esfuerzo de tracción a lo largo de todas las curvas; una vez efectuada una retención brusca en medio de ella suele ser causa, en muchas ocasiones, de un súbito derrape en la parte trasera.

Cuando es el tren delantero el que desliza claramente, la cosa resulta un poco más complicada. Puede tratarse de un patinazo momentáneo: si se ha dado un volantazo un poco brusco, en las ruedas delanteras no hay adherencia suficiente para empezar el giro, o al menos, un giro tan brusco como el que se le ha imprimido. Entonces resbalan en un primer momento, hasta que van agarrando progresivamente y el coche comienza a girar. En tal caso, como no hay sino que levantar el pie del acelerador y dar un poco tiempo para que se agarren, la maniobra no es difícil.

Pero, ¿quién se atreve a decidir si el derrape es de tipo benigno o, por el contrario, el coche seguirá recto hasta salirse? Por si acaso, lo conveniente es tocar el freno, nuevamente el recordatorio de que tiene que estar muy progresivo ya que se hace necesario disminuir la velocidad del coche. En un vehículo de propulsión trasera, la reducción inmediata de una marcha tiene un buen efecto, a condición de hacerlo con toda suavidad, lo que requiere un buen doble embrague.

De momento, no hace falta ni siquiera enderezar la dirección; como las ruedas delanteras ya están resbalando, exactamente igual frenan yendo de frente que de lado (en realidad, frenan todavía mejor de lado) y si el efecto de una primera frenada ya es suficiente para rebajar la velocidad a zonas en que la adherencia sea válida, ya está el volante alineado en la dirección que nos interesa. Puede ocurrir que el suave golpe de freno sirva para que el coche se cruce un poco, lo cual no es perjudicial si se mantiene dentro de unos límites prudentes, por que lo que le estaba faltando al coche era precisamente girar. Si el efecto se exagera, na-



turalmente hay que enderezar la dirección y en cuanto se ha frenado lo que se considera prudencial, volver a girar el volante.

Todas estas maniobras requieren una rapidez de reacción prácticamente refleja. Por mucho que se estudien teóricamente, si no se tiene un mínimo de práctica, es muy difícil ejecutarlas correctamente cuando esto ocurre en carretera, en una situación potencial o claramente peligrosa y es la primera vez que lo hacemos. Un entrenamiento previo es imprescindible si queremos tener el mínimo dominio necesario para ejecutarlas con garantía. Quienes residen en zonas muy frías, donde las heladas y nevadas son frecuentes, tienen oportunidad de «estar en forma», pues siempre se encuentra un descampado, una urbanización o un tramo de carretera cerrada al tráfico en el que, poco a poco y a la menor velocidad posible, se puede comenzar a dominar la técnica de la corrección de los patinazos.

Es lástima que en nuestro país no haya todavía, a ejemplo de lo que ocurre en muchos otros, unos cursillos de aprendizaje de conducción en los que, con profesor y en terreno absolutamente seguro, se pueda ir dominando no sólo esta técnica, sino la conducción rápida y segura en general: aprender a frenar, a trazar curvas, etc.

MOTOR PRESS.

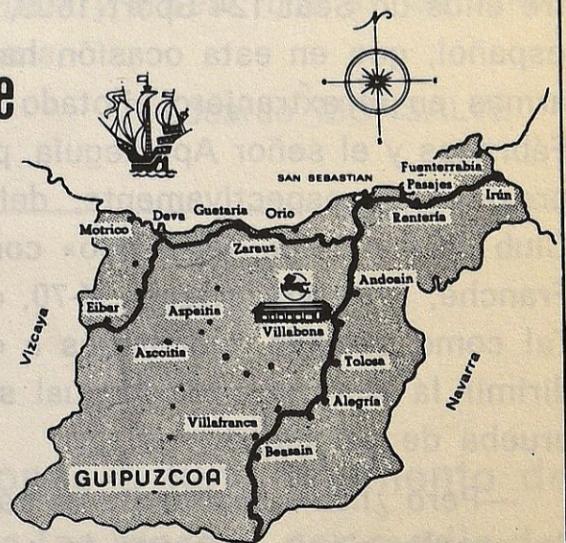
Reda Suiuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfs. 421883-421383
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

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

XL RALLYE MONTECARLO

FABREGAS - SEAT 124
SPORT 1600 - AZPETEGUIA
TERCEROS EN CATEGORIA DE
VETERANOS

"PARA MI, EL SEAT 1600 ES EL
MEJOR COCHE DE 1970"

"LO LLEVE CON ORGULLO"

"YO NO QUISE RECLAMAR
CONTRA
OTROS COMPAÑEROS"

"CORRIMOS
DEPORTIVAMENTE"

Tres equipos de los inscritos en la categoría de Veteranos en el Rallye de Montecarlo 71, llegaron «a cero» al Principado, es decir, sin penalizar, entre ellos un Seat 124 Sport 1600, el gran deportivo español, que en esta ocasión hacía sus primeras armas en el extranjero pilotado por don Salvador Fábregas y el señor Apezteguía, presidente y vicepresidente, respectivamente, del Real Automóvil Club de Cataluña, «ex-aequo» con un Porsche, de Franché, y un Volkswagen K-70, de Von Hanstein. Tal como estaban, empatados a cero, era preciso dirimir la victoria, para lo cual se recurrió a una prueba de velocidad.

—Pero ¿había realmente empate a cero puntos de penalización? —porque la pregunta viene del mismo Montecarlo.

—Jean Branché —dice don Salvador Fábregas— salió con nosotros de Marrakech y cuando llegamos a Montecarlo me dijo, en el hotel, que tenía un minuto de penalización, aunque yo no le había preguntado nada; surgió el comentario al

UN TRIO ESPAÑOL

hacer recuento de los kilómetros y las incidencias. Von Hanstein confesó entonces un retraso de dos minutos. De modo que allí no había duda: Apezteguía y yo, con el Seat 1600, éramos los primeros, porque nuestro carnet de ruta no tenía penalización alguna.

—Entonces, ¿qué ocurrió?

—Algo sencillamente antideportivo. Los carnets de ruta de Franché y de Von Hanstein aparecieron enmendados y a cero, como el mío; sólo que el mío no tenía enmiendas ni tachaduras. (El Presidente del R.A.C. de Cataluña habla reposadamente, sin apasionarse).

—Pero eso no es correcto.

—Bueno, claro que eso no es correcto. Pero ¡ojalá ahí hubiesen terminado las cosas!

EL «DESEMPATE»

—¿Qué más hubo?

—Pues verá usted, Monsalve: Von Hanstein, que corría con el nuevo Volkswagen, al que la firma alemana tiene interés en promocionar, por supuesto, alegó que había encontrado un embotellamiento y ya con su carnet a cero se fue al stand oficial para montar cubiertas especiales.

—¿Especiales para qué?

—Para lluvia. El tramo que se había elegido para que se deshiciera el empate de nosotros tres estaba sin nieve, pero llovía. Entonces, el alemán, que hasta hace dos años era director de carreras de Porsche, dejó el coche a Greger, profesional que hace todavía carreras de montaña. Yo le dije que era él quien debía de pilotar, pero no lo hizo.

—¿Y Franché?

—Franché hizo casi lo mismo. Se fue a los stands de Porsche, eligió unos buenos neumáticos para lluvia y, ¡hala!, dijo que ya estaba dispuesto. Usted comprenderá que por mucho 1600 que yo llevase, y que fue una auténtica maravilla, esto hay que decirlo, el Porsche es mucho coche para lanzarse con él a una carrera de siete kilómetros. Yo, además, calzaba las mismas ruedas que había montado en Marrakech.

—Me imagino su disgusto ante estas artimañas, tan poco deportivas, especialmente en la categoría en que ustedes iban, la de veteranos, que permite deportividad al cien por cien, ¡vamos, que la exige!

VENCEDOR MORAL

—Bueno, disgusto y todo lo que usted quiera decir. Ya al salir de Marrakech, Franché se escapó un minuto antes del control, y luego dijo que nosotros nos habíamos retrasado.

—¿Hicieron ustedes alguna reclamación?

—No. Apezteguía y yo corríamos por puro placer para disfrutar el Rallye estrenando coche, además, sin duda, hoy por hoy, el mejor que hay en España; pero con el espíritu deportivo que es necesario mantener. Moralmente se nos ha considerado vencedores en nuestra categoría y yo nunca formularía una reclamación contra unos compañeros que, a mi juicio, no tienen espíritu deportivo.

LOS INTERESES DE MARCA

Realmente, señores, el Montecarlo, que pasa por ser una prueba deportiva del automovilismo, tiene un trasfondo de intereses de marca, como lo demuestra el hecho de que las que acuden a promocionar sus productos se dejan muchos millones en el empeño, si bien con miras a obtener una amplia rentabilidad en el mercado. Lo cual no deja de ser una pena, porque entonces ocurren estas cosas; que lo deportivo se relega a un segundo o tercer plano y que las artimañas, más o menos encubiertas, empiezan a prodigarse, con tal de beneficiar a una potencia económica, en perjuicio, como en este caso, de dos españoles que han demostrado pericia y corazón como ninguno de los que contra ellos dijeron que salían a competir en buena lid; y que al final, para no sentirse derrotados, oficialmente derrotados, tuvieron que recurrir a poco ortodoxos sistemas.



Comprendo perfectamente el disgusto del señor Fábregas, que no se quedó siquiera a la terminación oficial del Rallye, y a quien fui el primero en entrevistar a su llegada a Barcelona, porque en el mundillo del motor se le da, junto con Apezteguía y el Seat 1600, como vencedor moral del Rallye.

EL COCHE, EL MEJOR QUE FABRICAMOS EN ESPAÑA

Ser españoles, en este caso, no crea más que problemas. Ya lo hemos visto. Yo pregunto al Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña qué tal se ha portado el coche, también español.

—Mira, Monsalve. El Seat 1600, para mí, es el mejor, con mucho, de todos los coches que se lanzaron al mercado en España durante 1970. En todo. En mecánica, en confort, en línea. Lo llevé con confianza pero también, por qué he de negarlo, con orgullo, con un orgullo legítimo, puesto que me dió una de las mayores satisfacciones de mi vida, si bien luego algunas acciones que no quiero calificar hayan enturbiado mi alegría. Me hubiera gustado ofrecer el título oficial de ganador a Cataluña, a España entera y a Seat, que es, en buena parte, España misma.

Eduardo MONSALVE

AMORTIGUADORES

KONI

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

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN

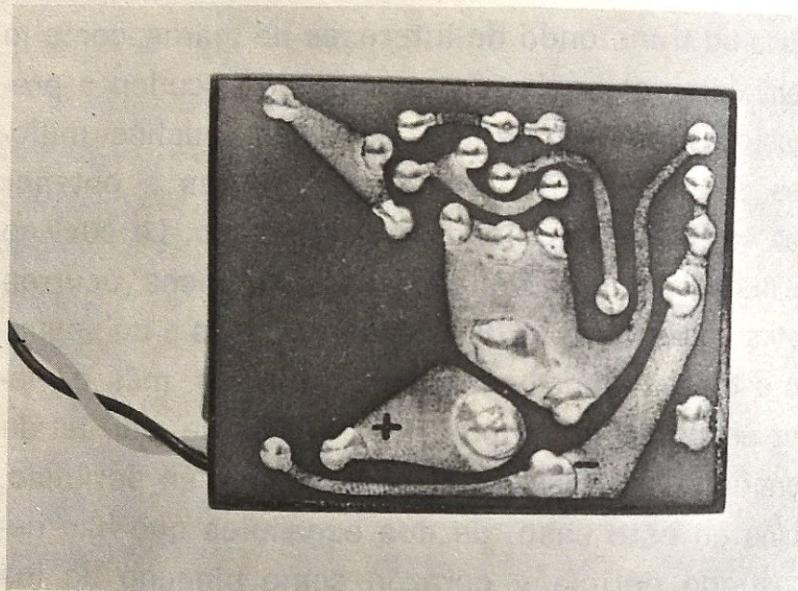
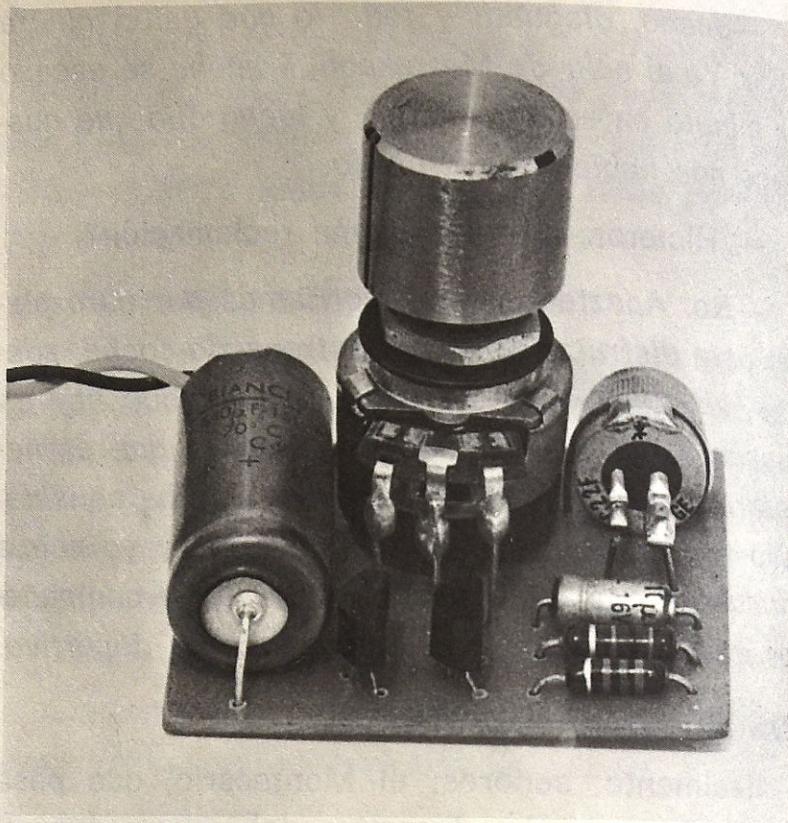
REGULACION A VOLUNTAD DEL PASO DEL PARABRISAS

Un pequeño sistema electrónico permite barridos desde cada treinta segundos hasta el paso continuo

Desde una pasada cada treinta segundos hasta el paso continuo pueden ser regulados los limpiaparabrisas, con un sistema electrónico, estudiado y desarrollado por el joven técnico de Televisión Española José Luis Gutiérrez.

Conectado este aparato al sistema eléctrico del limpiaparabrisas, el conductor regula la frecuencia de barrido, conforme sean las necesidades. Si sólo caen unas gotas de agua o hay una llovizna fina, no es preciso llevar el limpiaparabrisas normal conectado continuamente y, por otra parte, sí es necesario accionarlo cada cierto tiempo. Esta es la función del potenciómetro a que nos referimos, que permite que el conductor elija el ritmo que ha de llevar en sus barridos el limpiaparabrisas.

En el mercado alemán existe, ciertamente, algún sistema similar, realizado con relés, mientras que el señor Gutiérrez ha preferido el uso de materiales que, por ser empleados en la electrónica,



DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

suponen una mayor perfección de funcionamiento, a la vez que una duración prácticamente ilimitada.

Por otra parte, la instalación es sumamente sencilla y puede realizarla cualquier conductor con un mínimo de experiencia. En una operación de taller, no se tarda más de siete minutos en realizar todo el montaje, que, por lo demás, no supone la eliminación del sistema convencional que ya trae el coche, sino que únicamente regula, repetimos, la frecuencia de barrido de las escobillas.

(Motor Press)

UN NUEVO INVENTO ALEMAN QUE CONVIERTE EN REALIDAD EL SUEÑO DE TODOS LOS FABRICANTES-ACUMULADORES UNA BATERIA PARA AUTOMOVILES QUE NO NECESITA REVISION

La fábrica de acumuladores de Hoppecke, Westfalia (Alemania), ha presentado en la Oficina de Patentes de la República Federal Alemana un modelo de batería que no necesita revisión de ninguna clase.

El gerente de la empresa, Claus Zoellner, ha manifestado que con la aparición en el mercado de esta batería se hace realidad el sueño de todos los fabricantes de acumuladores para automóviles de turismo.

La nueva batería se pondrá a la venta hacia mediados de 1972. En el banco de pruebas de la fábrica se encuentra, en funcionamiento actualmente, un prototipo, cuya duración se ha calculado en 120.000 kilómetros.

El principio sobre el que se basa la nueva batería es relativamente sencillo: un catalizador transforma de nuevo en agua el oxígeno y las partículas de hidrógeno desprendidas por el ácido, que las reabsorbe. La nueva batería está fabricada en polipropileno, un plástico transparente que permite el control óptico del nivel de ácido.

Esta batería tendrá 2,5 centímetros más de altura y costará unas 100 pesetas más que las actuales, cuyo precio es de 1.600 pesetas y a las que es necesario rellenar de agua destilada cada cierto tiempo.



modalidad deportiva mide un metro de diámetro, lo hacen impulsándolo con automóvil.

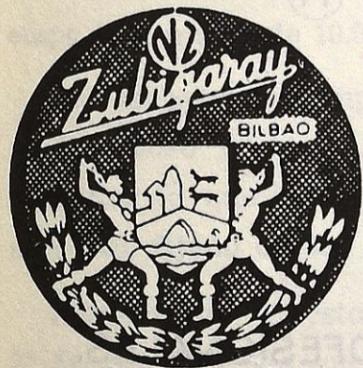
La fotografía recoge una jugada del primer partido celebrado en un campo especialmente habilitado en Río de Janeiro y en la que la veloz internada del extremo izquierdo es neutralizada por el cruce espectacular de un defensor del equipo contrario.

Para dirigir estos encuentros es de suponer que el árbitro permutará el tradicional silbato por un potentísimo «claxon» y, eso sí, saltará al terreno de juego provisto del inevitable talonario de multas. También se supone que a ningún avisado guardameta le será permitida la colocación de placas de dirección prohibida en las proximidades de su área.

AUTOBOL, NUEVO DEPORTE BRASILEÑO

La noticia nos llega de Brasil, el país más futbolístico del mundo y donde Pelé es «rey». Allí, no podía ser en otra parte, ha nacido un nuevo deporte: el «AUTOBOL» o fútbol sobre ruedas, en el que los jugadores en lugar de pegar con los pies al balón que en esta

DIVISIONES
Y
MUEBLES
METALICOS



CASA NERECAN

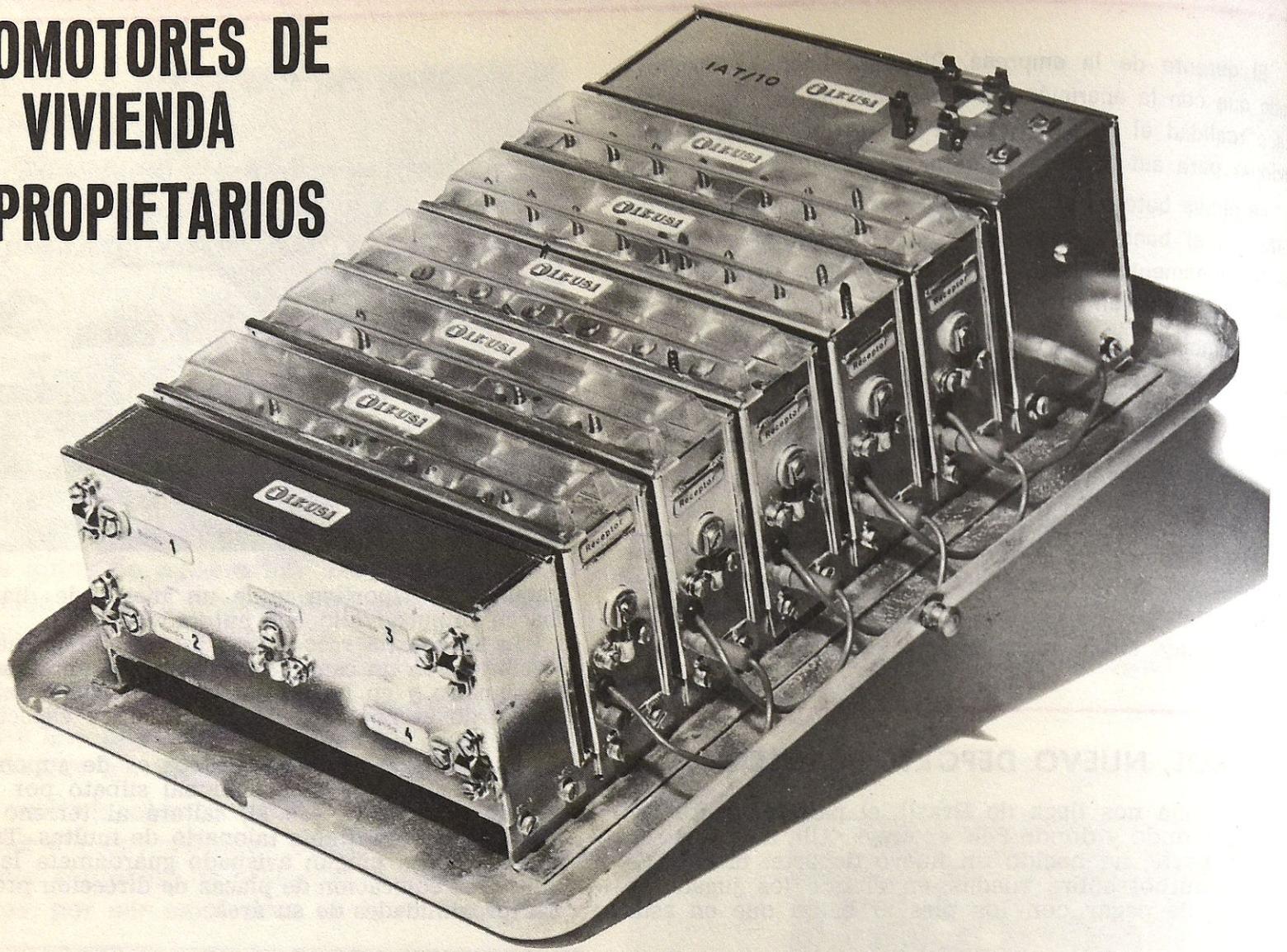
exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

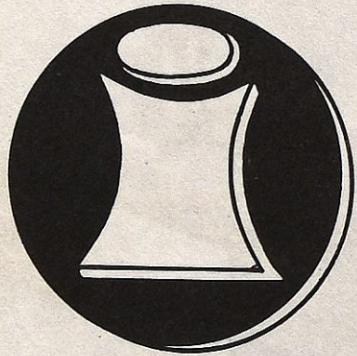
Teléfono N.º 410356

TECNICOS DE LA CONSTRUCCION
PROMOTORES DE
VIVIENDA
COPROPIETARIOS



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE
ANTENAS COLECTIVAS

PIENSEN EN LA **DOBLE GARANTIA** DE CALIDAD Y
SERVICIO QUE LES OFRECE



IKUSI®

LA MARCA EMPLEADA POR LOS MEJORES INSTALADORES PROFESIONALES.
SU GAMA DE AMPLIFICADORES TRANSISTORIZADOS Y MATERIAL DE DISTRIBUCION
PARA ANTENAS COLECTIVAS, SE ENCUENTRAN A NIVEL INTERNACIONAL;
HABIENDO OBTENIDO UN ROTUNDO EXITO EN LA RECIENTE FERIA INTERNACIONAL
DE COMPONENTES ELECTRONICOS CELEBRADA EN PARIS EL PRESENTE AÑO.



IKUSI

FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

* noticias *

ANTI-ROBO

Una firma inglesa ha diseñado un dispositivo anti-robo muy original: se trata de grabar, con ayuda de una máquina muy sencilla, el número de la matrícula en las ventanillas laterales y el cristal trasero. Los números se graban sobre el vidrio a una profundidad de 0,102 milímetros y son imborrables, permitiendo así un reconocimiento fácil del vehículo robado. De todas formas, todavía les queda una posibilidad a los ladrones, y es la de cambiar los cristales para hacer desaparecer las inscripciones. Operación más complicada que el simple cambio de las placas de matrícula, pero rentable de todos los modos...



SERVICIO DE VACACIONES

Desde el día 1 de junio se viene prestando en todas las autopistas italianas y en algunos puntos de las carreteras estatales de interés turístico, la Asistencia Vacaciones. Este servicio móvil de asistencia a los automovilistas de todo el mundo que se encuentren en Italia ha sido organizado, por sexta vez consecutiva, por el Automóvil Club de Italia y por Fiat.



EXPANSION DE FIRESTONE

Firestone, que se implantó por primera vez en Francia en 1961, va a poner en marcha un importante programa de extensión de su fábrica de Béthune. Actualmente tiene una producción de 7.000 neumáticos por día, y se piensa llegar hasta los 12.600 diarios cuando esté terminado este programa, pasando antes por una etapa intermedia de 10.000 en mayo de 1971.

Los trabajos se emprenderán rápidamente, pasando de las cinco hectáreas construídas actualmente hasta diez, por lo que será preciso también un aumento de personal, fijado en 250 nuevos obreros.

Actualmente, Firestone tiene repartidas por Europa 23 fábricas, de las que 13 se dedican a la fabricación de neumáticos. La central europea se encuentra en Roma, donde están instalados importantes laboratorios para la investigación.



CHEQUEO PARA CONDUCTORES

Pese a que la ley fue promulgada en 1934, se está implantando ahora, en Inglaterra, el chequeo médico

* noticias *

obligatorio para todos los conductores que pasen de los cincuenta años de edad.

La decisión fue adoptada después de una conferencia de delegados de tráfico y ya se han implantado, durante el mes de abril, en la zona de West Midlands.



SEGURIDAD

Para otoño de 1971 se organizará en Amsterdam un Salón Internacional de la Seguridad. Objetivo de este Salón será reunir las últimas informaciones técnicas concernientes a la seguridad en carretera. Se organizarán simposios relativos a los problemas planteados por el continuo aumento de tráfico, en colaboración con el Royal Touring Club de los Países Bajos y la Fundación para la Investigación Científica de la Circulación.

Diverso material será expuesto, entre el que destacarán principalmente los aparatos eléctricos y electrónicos, instalaciones de señalización, iluminación y balización en las carreteras y en las zonas de estacionamiento controlado.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

PRIMER "SCALEXTRIC" EN VITORIA

Todo indica que será abierto al tráfico el próximo verano

Su construcción ha suscitado numerosas polémicas, creando en torno a el partidarios y detractores

En el cruce de Betoño se está construyendo el primer «scalextric» de Vitoria. La zona Gamarra-Betoño, entrada a la parte industrial de nuestra ciudad, está siendo transformada.

Desde donde se abrirá al tráfico este «scalextric», se divisa toda la zona industrial. Miles de obreros hacen el recorrido desde sus domicilios hasta la citada zona todos los días. Allí ha quedado enclavada la industria. Donde en su día comenzaron a levantar pabellones industriales, es una zona bien definida que separa la industria del comercio y de las viviendas.

Allí, hace ya meses, se decidió construir un «scalextric». Al igual que las ciudades en desarrollo —Vitoria se halla ampliamente definida en este aspecto—, en la nuestra existen problemas de tráfico. Problemas que van a más y que por tanto hay que resolver. Nuestras vías de comunicación son muy concurridas, y nuestro parque de vehículos ha experimentado un alza sorprendente en los últimos años. Y esta obra va encaminada a lograr la necesaria fluidez de tráfico y a proporcionar mayor seguridad al mismo en esta parte de nuestra ciudad.

PRIMEROS ESTUDIOS

Para dar una solución a estos problemas se hicieron complejos estudios, se opinó al respecto y se llegó a una conclusión: la solución que proporciona un «scalextric» si no es perfecta, es necesaria.

El problema vital era el producido en la unión de dos vías: la carretera de circunvalación con la de Bilbao por Gamarra. También por la primera circulaban los vehículos pesados que se desplazaban —y lo hacen en la actualidad— a Guipúzcoa. Este tráfico continuo hacia las rutas antes expresadas produce aglomeración de vehículos, con el consiguiente peligro que esto puede suponer.

Si se construía un «scalextric», quedaría resuelto el problema, al menos en su mayor parte. La carretera con Bilbao quedaría libre, circulando por el paso elevado los vehículos que se desplazan a Guipúzcoa o localidades enclavadas en esa misma dirección.

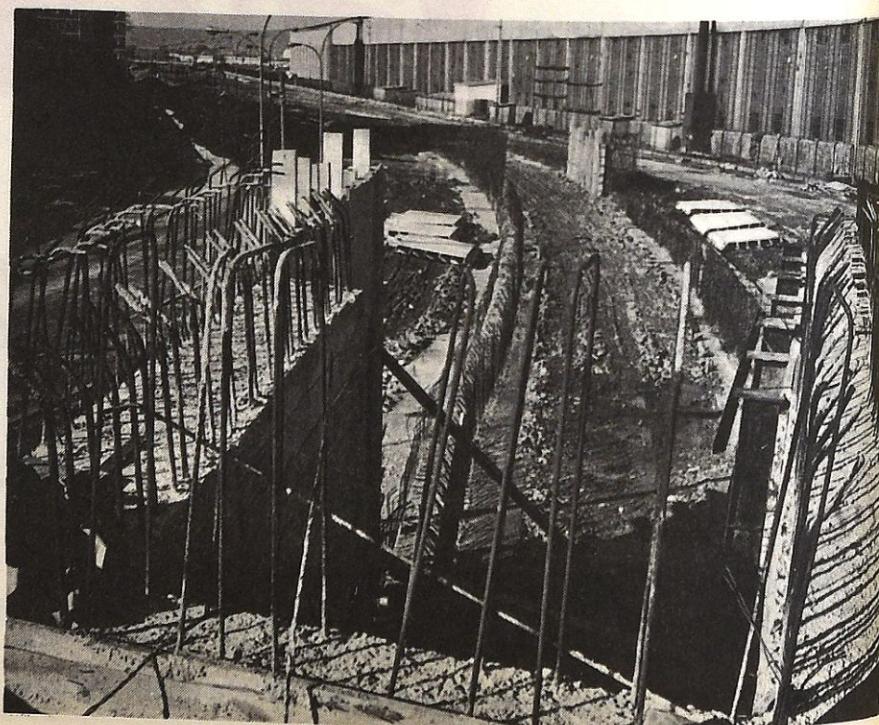
Una vez acordado construir el «scalextric», se pasó al lugar indicado para su mejor rendimiento. Allí, donde hoy se ven las obras bien avanzadas, es donde los técnicos aseguraron que era el lugar propicio. Y allí se comenzó a trabajar. Excavadoras, camiones y operarios iniciaron su labor. Posteriormente observamos su armazón, y en la actualidad queda bien visible la obra ya realizada.

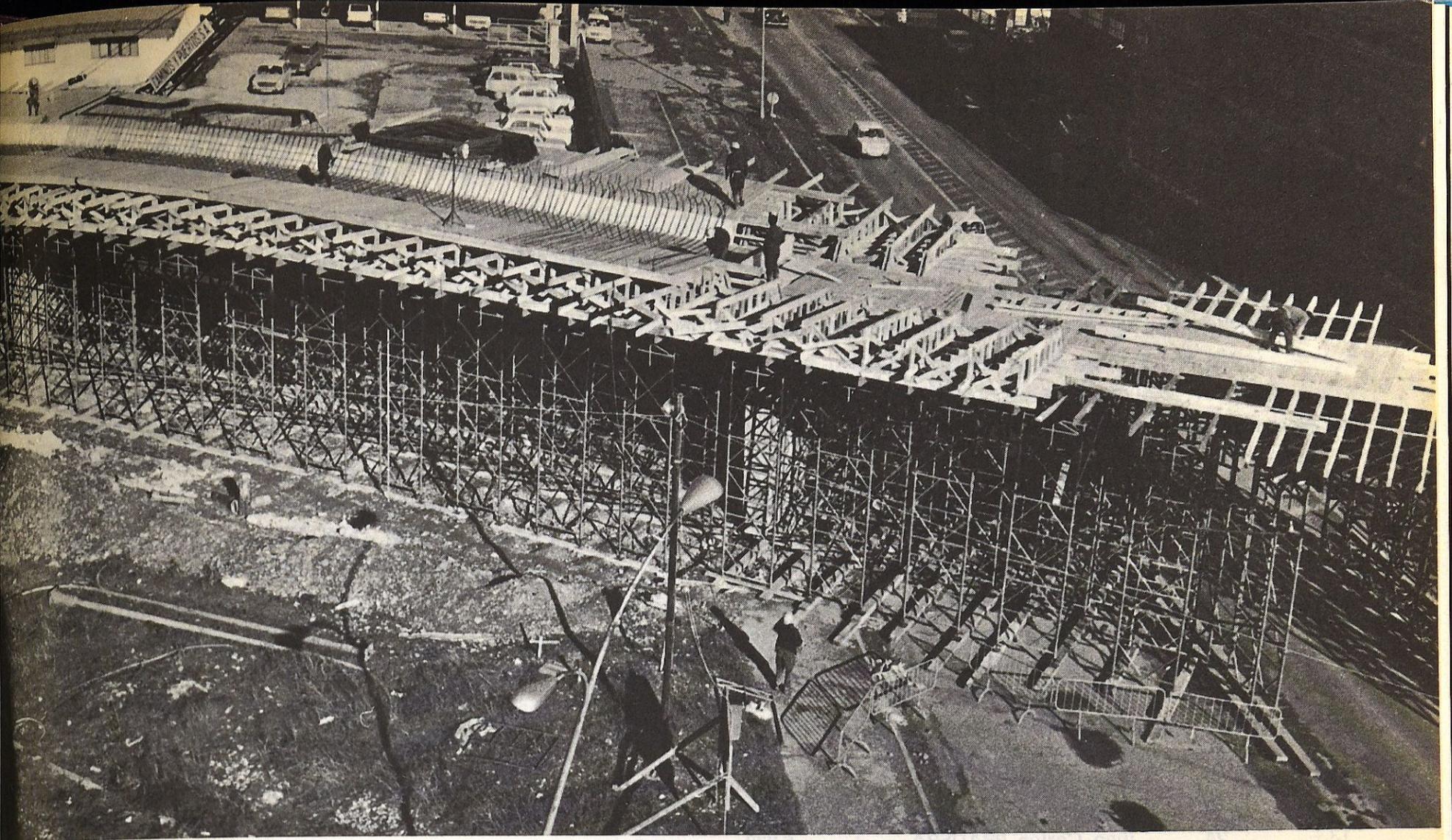
Y, según todos los indicios, nuestro primer «scalextric» se abrirá al tráfico durante el próximo verano. Existe verdadero interés por parte de muchos en verlo terminado para circular por el mismo y comprobar sus ventajas o inconvenientes...

Pero eso nos lo dirá el tiempo, que como siempre es el que marca la pauta y el que nos muestra la realidad de una teoría.

HABRA MAS «SCALEXTRIC»

A pesar de que la atención de todos los alave-





ses se centra en la construcción del «scalextric» Gamarra-Betoño, lógico, por ser el primero, nosotros hemos querido saber si en realidad Vitoria contará con más pasos elevados en otros puntos de la ciudad que lo requieran. Parece ser que sí. Que Vitoria contará con más pasos elevados que serán construido, con arreglo a las necesidades existentes en el tráfico rodado.

Otros «scalextric» surgirán en nuestra ciudad. Vitoria es un continuo desarrollo, y sabido de todos es que nunca quedó atrás en cuanto a construcciones de carreteras se refiere. Contamos con excelentes medios de comunicación distribuidos por toda la provincia, a lo que hay que añadir el posible —parece ser que definitivo— enlace con la autopista Bilbao-Behobia, que daría sin la menor duda mayor fluidez al tráfico acortando distancias entre los diferentes puntos de la geografía vasca y la salida hacia Castilla.

PARTIDARIOS Y DETRACTORES

El primer «scalextric» de Vitoria ha creado una serie de comentarios entre el público, algunos de ellos dispares. Sencillamente, ha conseguido partidarios y detractores. Partidarios son aquellos que prefieren pasos elevados en una ciudad al igual que en las grandes urbes. Aquellos que gozan de las alturas y ven estética esta modalidad de comunicación a la vez que beneficiará al tráfico ro-

dad. Muchos comparan los grandes pasos elevados construidos en otras ciudades y les parece que es una muestra de desarrollo y, a la vez, en muchos casos, una necesidad.

Pero nos hallamos ante la parte opuesta. Ha surgido la polémica. La ciudad no debe contar con estos pasos elevados a no ser que sean imprescindibles. De otro modo, jamás quedarán justificados. Ellos dicen que una ciudad como Vitoria no debe contar con «scalextric» ya que se posee una magnífica llanada para cualquier tipo de construcciones. Ellos prefieren una ciudad limpia, llana, sin escalar esas alturas que ahogan, que sofocan y que hacen víctimas a las ciudades a veces de sacrificios no del todo justificados, y en lugar de «scalextric» se pudiera construir —a juicio de ellos— otra carretera para resolver este problema de tráfico, siempre a pie de tierra, sin edificar en las alturas donde solamente las ciudades encuentran problemas y falta de aire.

Pero lo cierto es que, a pesar de la opinión de estos vitorianos, el «scalextric» es obra consumada. Dentro de unos meses circularán sobre él miles de vehículos y veremos por vez primera en nuestra ciudad «volar» a buena velocidad y sobre nuestras cabezas a esos artefactos tan en boga en nuestro siglo XX.

JUAN CARLOS

TRAMONT VENCEDOR DEL XII RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

GRAN PREMIO EUROPISTAS

En uno de los rallies más competidos y emocionantes debido a las bajas temperaturas con nieve y hielo celebrado los pasados días 6 y 7, la victoria de Bernard Tramont puede calificarse de extraordinaria. Así lo ha entendido el presidente del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, don Federico Zappino, en el reparto de premios que tuvo lugar por la noche en el Restaurante Akelarre-Ku, con la presencia de las autoridades provinciales y locales.

CLASIFICACION GENERAL

N.º orden	N.º coche	PARTICIPANTE	Puntos	N.º orden	N.º coche	PARTICIPANTE	Puntos
1.º	5	Bernard TRAMONT	5.276	18.º	63	Fermín TELLERIA	6.664
2.º	1	Alberto RUIZ GIMENEZ	5.293	19.º	29	Santiago ASPURU	6.670
3.º	4	Marc ETCHEBERS	5.540	20.º	57	Ramón LONDAIZ	6.742
4.º	12	José Ignacio SUNSUNDEGUI	5.590	21.º	52	Juan Bautista MARTINEZ	6.802
5.º	9	Manuel JUNCOSA	5.686	22.º	75	Javier CORTES	6.905
6.º	11	Lucas SAINZ	5.711	23.º	38	José J. AGUIRRE	6.905
7.º	10	Julio GARGALLO	5.738	24.º	50	José Ignacio LECUMBERRI	6.969
8.º	37	Michel DUCASSE	5.974	25.º	68	Ignacio ESCUDERO	6.983
9.º	19	Jorge DEBUSSY	5.961	26.º	66	Alfredo RICO	7.038
10.º	40	Luis María del OLMO	6.061	27.º	48	Enrique IRIARTE	7.045
11.º	39	Francisco ALEMANY	6.098	28.º	59	Pedro María FUENTES	7.253
12.º	8	Lesón de COS	6.203	29.º	71	Manuel NEORLEGUIZ	7.466
13.º	24	Juan Carlos PRADERA	6.232	30.º	62	Rafael PADRO	7.682
14.º	21	Chris LOVELL	6.261	31.º	76	Valentín BERRADRE	7.890
15.º	31	Emilio SANTOS	6.287	32.º	58	Jesús GURICH	8.190
16.º	36	Eduardo VILLAR	6.466	33.º	46	Eduardo PAGAN	8.267
17.º	22	Jhon LIPTON	6.512	34.º	51	José J. JAUREGUI	8.299
				35.º	56	AMIAMI	8.316

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

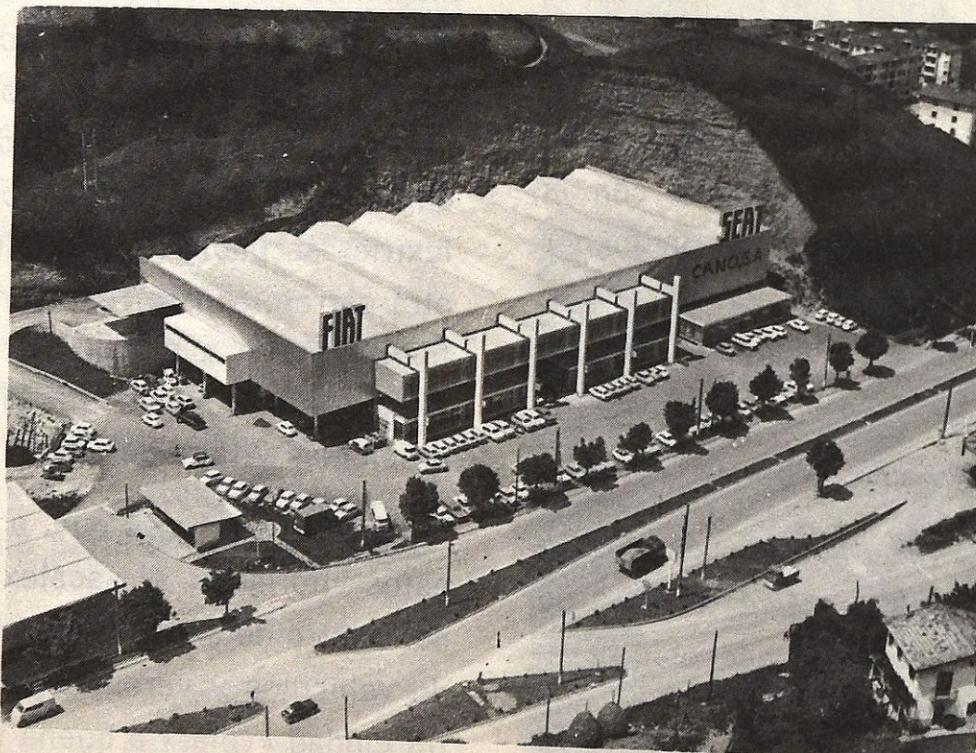
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN
Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

EL ARTE DE ADELANTAR CON SEGURIDAD

Hay momentos en que un vehículo debe adelantarse a otro. Es una de las maniobras más corrientes que ejecuta un conductor. Pero es también una de las más peligrosas al menos en potencia. Cada vez que un conductor decide adelantarse se enfrenta con un complejo de circunstancias variables. Pongamos un ejemplo:

Un turismo está a punto de adelantarse a un camión en una carretera de dos carriles. El conductor del turismo espera a que el camino esté despejado por delante, acelera para pasar al camión y regresa a su carril de la derecha. Todo parece fácil a distancia, pero veamos de cerca qué es lo que realmente ha sucedido (y aquí es donde entran en juego esas circunstancias variables).

En primer lugar el conductor no vio el camino despejado y tuvo que esperar. Aunque apenas se dió cuenta, en el momento en que decidió adelantarse al camión su mente comenzó a funcionar aceleradamente como si se tratara de una computadora electrónica. Su cerebro empezó a ordenar cada parte de la información «programada» para él por sus ojos y demás sentidos. Guiado por esta computadora interior, esperó hasta ver que había un tramo de carretera recto y respejado sin señales de prohibición ni líneas continuas en el pavimento. «Leyó» la velocidad del camión en relación con la suya propia, y calculó si tendría suficiente espacio libre por delante para adelantarlo (teniendo en cuenta la capacidad de maniobra de su coche). Después miró si había otros obstáculos que pudieran interferir su proyecto de adelantarse como intersecciones, coches aparcados, obstrucciones o niños jugando. También miró a su espejo o espejos retrovisores y echó un vistazo por encima del hombro izquierdo para asegurarse de que no había en ese momento ningún coche en su «ángulo ciego» que estuviera a punto de adelantarse a él. Solamente después de anotar e interpretar mentalmente todos estos datos es cuando tomó la decisión de adelantarse.

En este preciso momento termina la similitud entre el cerebro del conductor y la computadora. El promedio de los cerebros humanos, como una computadora, no tiene dificultad en acumular información. Pero, de forma distinta a la computadora, el cerebro se ve influenciado por factores tales como el juicio y la paciencia, características importantes, pero puramente humanas. Sin embargo, la forma de reaccionar de un conductor según las informaciones recibidas por su cerebro depende de su personalidad individual. Desgraciadamente la per-

sonalidad de algunos conductores se resiste a aprender la técnica de un buen adelantamiento. Por ejemplo, parece inverosímil que un conductor inteligente intente adelantarse en un cambio de rasante o curva sin visibilidad, pise una raya continua para rebasar, o adelante en un paso a nivel o en un puente estrecho. Sin embargo, algunos conductores hacen esto a pesar de la lógica y de los datos computados por su cerebro.

Una de las mejores normas de adelantamiento es la de formar ciertos hábitos importantes, adelantarse de acuerdo con unas reglas seguras.

Conviene:

1—Mirar con atención antes de adelantarse, no sólo para ver si hay espacio suficiente, sino también para observar si hay intersecciones, puentes, coches aparcados o averiados, o cualquier otro obstáculo que pueda afectar a la maniobra en cuestión.

2—Estar atento y obedecer todas las señales de tráfico, así como las líneas y marcas en el pavimento.

3—Mirar a los espejos retrovisores con frecuencia, tanto si se adelanta como si no. Después de adelantarse no volver al carril derecho inmediatamente, sino esperar a ver en el retrovisor interior el frente completo del otro vehículo.

4—Cooperar si se va a ser adelantado. Es ilegal, descortés y categóricamente peligroso acelerar cuando se es adelantado por otro vehículo.

5—No adelantarse nunca más de un vehículo cada vez (excepto en autopistas de varios carriles o en calles de dirección única).

6—Utilizar los indicadores de dirección cuando se vaya hacer un desvío del carril por el que se circula. Tocar la bocina (por la noche hacer destellos con los faros) a la menor probabilidad de que el conductor al que se va a adelantarse vaya a desviarse de su carril.

7—Calcular bien el espacio cuando se adelante a un autobús, camión o remolque.

8—No adelantarse muy rápidamente a un vehículo que se mueve lento: el conductor pudiera estar preparando un giro a la izquierda.

9—Mantener el ritmo general del tráfico. Muchos adelantamientos serían innecesarios si todo el mundo hiciera esto.

Antonio Bordallo

JUICIOS EN TORNO A LA COMPRA DE UN AUTOMOVIL

¿POR CUAL DECIDIRSE?

¿CUAL ES EL MAS APROPIADO A NUESTRAS NECESIDADES?

HOY, NO PUEDE INTERPRETARSE AL COCHE COMO ELEMENTO DE LUJO

Cuando se plantea la necesidad de adquirir un automóvil, siempre se llega a un punto muerto provocado por la dificultad de llegar a una selección justa. Hay futuros usuarios que piensan en el lujo y prestancia, otros en el consumo, muchos en la capacidad. La mayoría escuchan los consejos de sus amigos —siempre hay uno muy «enterado»— y durante varios días, semanas o meses, el eventual automovilista pretende adquirir toda la información necesaria para que su compra no sea un fracaso. Guiados por esta necesidad, hoy queremos nosotros dar una rápida visión de lo que, a nuestro juicio, es fundamental para la compra de un coche.

Un automóvil no puede ser una fuente de sacrificios. Es decir, la compra y mantenimiento de un coche no puede, en ningún caso, dañar la economía del usuario. Por tanto, los eventuales compradores de vehículos deben apropiarse su presupuesto general al coche elegido. Es evidente que en estos tiempos el vehículo personal no puede constituir, en la mayoría de los casos, elemento de lujo y sí herramienta de trabajo. Esto va siendo, poco a poco, un tópico importante. Sin embargo, corresponde a una realidad muy clara.

PUNTO DE PARTIDA

La primera operación —¡naturalmente!— es la compra. La mejor forma de comprar un automóvil es hacerlo al contado, por lo que se ahorra en intereses y, también, a causa de que al disponer de un dinero acumulado —reunido anteriormente— no supone sacrificios «a posteriori». Claro que tal como andan los tiempos serán pocas las gentes que tengan suficiente fuerza de voluntad para realizar un ahorro superior a las cien mil pesetas. Por tanto, llegamos a la financiación. En cierto modo, la compra a plazos es una forma de ahorro que tiene la ventaja de que mientras que se «reúne» el dinero se está disfrutando del producto. Hoy, en general, las financieras oficiales de las marcas ofrecen muy buenas condiciones de compra.

Lo ideal es conseguir un procedimiento de financiación que no traiga importantes pagos al mes. Es preferible dar una entrada conveniente para que luego las «letras» no sean muy altas. Lo que es un absurdo es que la compra de un automóvil suponga una serie de sacrificios para toda la familia durante uno o dos años que, verdaderamente, la posesión del vehículo no va a justificar.

EJERCICIO ECONOMICO

Después de llegar al conocimiento de lo que nos va a costar cada mes la financiación del automóvil tendremos que añadir el importe del uso. Es decir «lo que cuesta mantener el vehículo». Este cálculo —siempre aproximado— no es difícil de hacer. Se analizan los recorridos habituales y el consumo del coche y así tendremos un primer capítulo, el del gasto de gasolina, que quizá sea el más importante. Los costes de aceite y engrase son fáciles de evaluar pues las frecuencias de estas manipulaciones vienen en los libros de instrucciones de todos los modelos. Un tercer capítulo podrían ser los gastos periféricos, garaje, lavados y pequeñas reparaciones. En cuanto a averías no es necesario plantearse unas cantidades muy grandes para

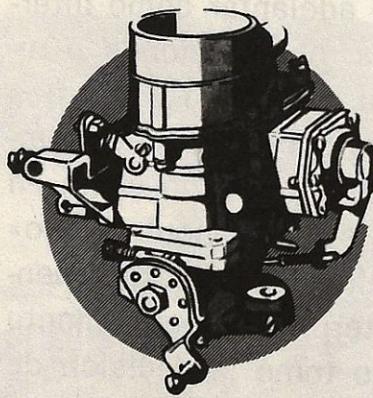
ellas, pues salvo en el caso de algunos «garbanzos negros» en el primer año de un automóvil no deben darse grandes problemas. En cualquiera de los casos, el año de garantía que ofrecen las marcas es una ayuda aceptable. Para los conductores «modernos», el mayor problema es la chapa, a causa de los posibles —y a veces frecuentes— pequeños encontronazos y roces; pero un seguro a todo riesgo soluciona este aspecto.

VEHICULO CONVENIENTE

La compra de un auto está en función de la personalidad del comprador y también de sus necesidades. Un hombre soltero es evidente que puede comprar un modelo más o menos deportivo sin ningún problema. Es cierto que un casado con hijos también puede hacerlo, pero, sin embargo, es necesario que analice sus necesidades. En este caso un auto espacioso, aunque sea utilitario, le vendría mejor que un coche rápido y de poca habitabilidad. Si se piensa que el automóvil tiene que durar varios años también es necesario pensar en los eventuales aumentos de familia.

Vamos a poner un solo ejemplo para ilustrar nuestra teoría. Una familia de ingresos medianos se plantea comprar coche. La familia está compuesta por un matrimonio, la madre de uno de los cónyuges y tres niños. Es evidente que en este caso lo ideal sería comprarse un, por ejemplo, Seat 124 familiar, pero el presupuesto no llega. El «seiscientos» es el más adecuado en cuanto a precio y consumo. Es un coche perfectamente viable para la economía de esa familia, pero se queda un poco pequeño. ¿Qué hacer? Pues lo mejor es decidirse por otro vehículo que cumpla más exactamente las «peticiones» que el usuario hace a sus futuros vehículos. Lo aconsejan —atención, que sólo es un ejemplo— es decidirse por un 2 CV de la serie más económica. Ciertamente este modelo es más caro, menos bello y más lento que el «seiscientos», pero a la larga compensará mucho más. Los viajes serán más lentos pero la comodidad será mayor y el espacio vital también. Es posible, que ante esta decisión habrá sido necesario sacrificar algunas cosas, pero es preferible que lamentarlo después.

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIE EN SU PROBLEMA
DE CARBURACION**



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y conservación de coches de todas marcas.

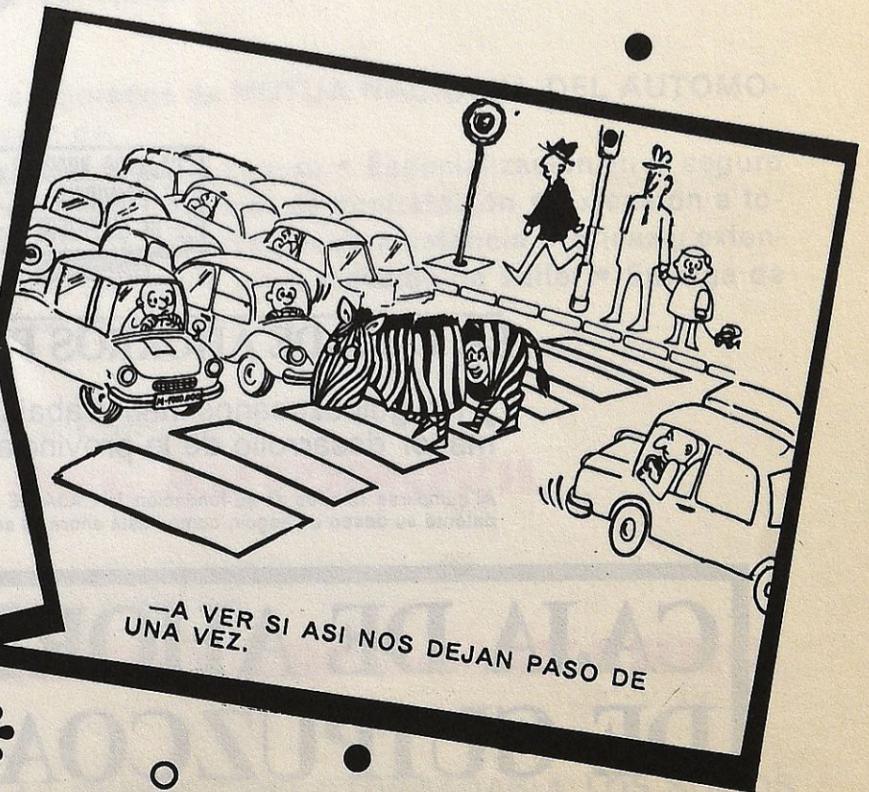
AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN



RUEDA EL HUMOR





LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**





nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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