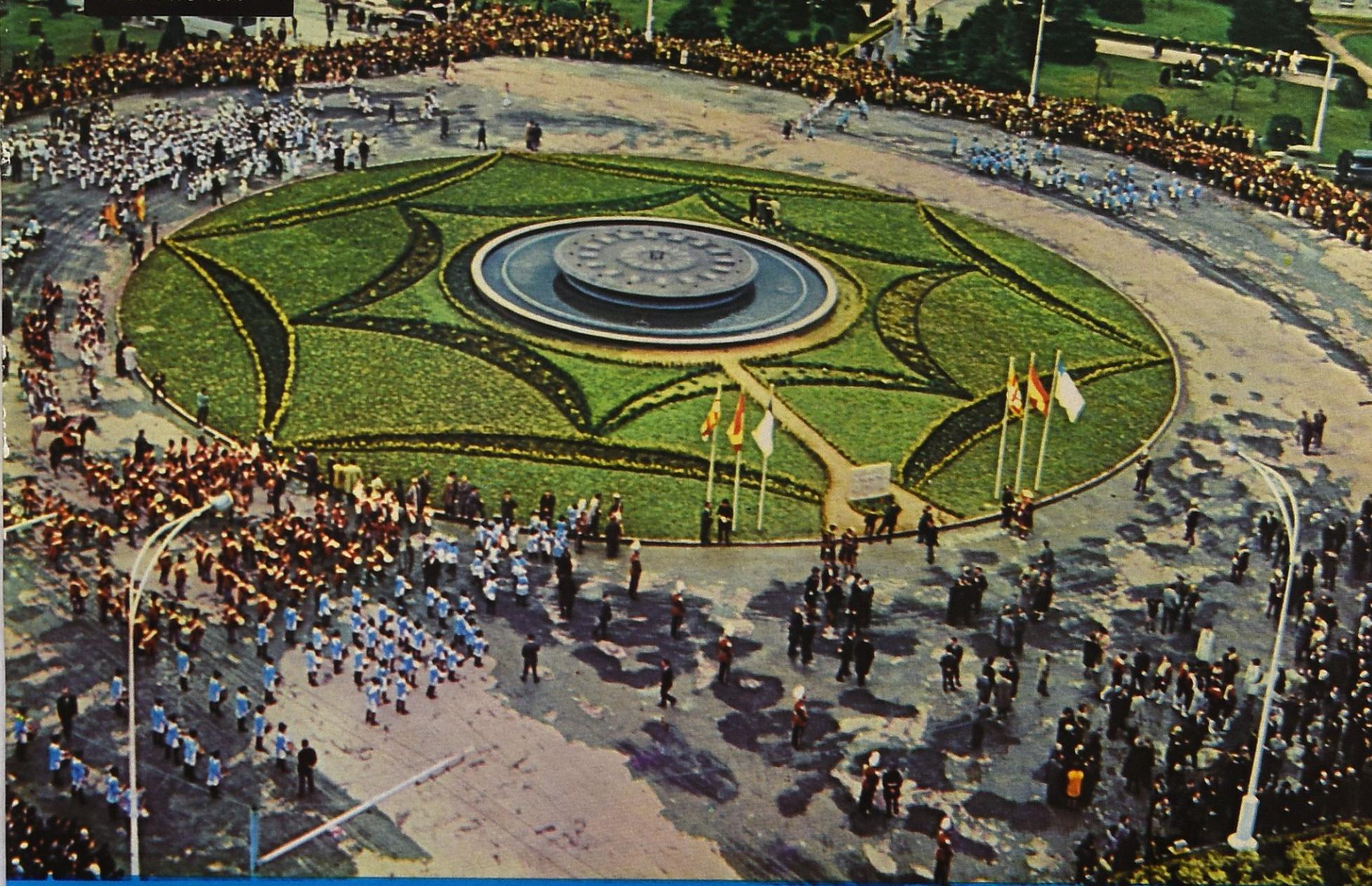


2.^a EPOCA
NÚMERO 24



ENERO 1970



El Auto**CLUB**movil

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

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

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

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

Union Internationale de Tourisme
REPRESENTACION
 de ESPAÑA (RACE)
 MADRID - 3

Nº 679370 D

volable jusqu'au
 délivrée à M
 domicilié

pour le véhicule immatriculé en Espagne

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
 Medical First-Aid Form - Aerolíneas Meridionales

Factor de Rhexus
 Rhexus factor
 Rhexus labor

Fecha de nacimiento
 Date of nativity birth

Positivo
 Positif
 Positiv

¿Es diabético?
 Le titulaire ou il diabétique
 Has the holder diabetes?
 In der holder diabetes?

—El REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) recomienda a todos los Clubs de la A. I. T. que se adhieran a esta Asociación.

—Le REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) recommande à tous les Clubs de l'A. I. T. de se joindre à cette Association.

The REAL AUTOMOVIL CLUB OF SPAIN

of this RACE

of the REAL AUTOMOVIL CLUB OF SPAIN

(Madrid)

(Spain)

(A. I. T.)

(RACE)

(Madrid)

(Spain)

Alliance Internationale de Tourisme
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
 (en complémentarité de la Lettre de Crédit dans les cas (1) et (2))
 délivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
 General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
 LE PRESIDENT.

CRÉDIT

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

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

Fr. 50.-

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
 (en complémentarité de la Lettre de Crédit dans les cas (1) et (2))
 délivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
 General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
 LE PRESIDENT.

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

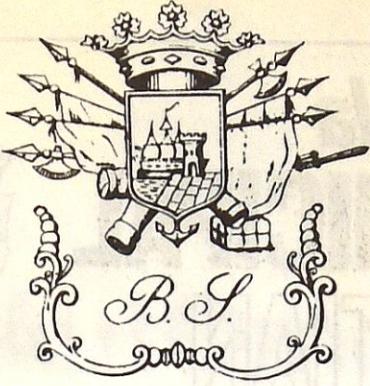
Fr. 100.-

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme:

Signature du titulaire: *B. Ribes*

Fr. 200.-



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

- Un siglo de experiencia
- Rapidez en sus operaciones
- Completo servicio exterior
- División de Desarrollo y Fomento de Negocios Internacionales
- Sucursales en las principales plazas de la Península, Islas Canarias y Baleares
- Cheques de viajeros

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C / Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A - 484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.º, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building,
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

FRANCIA

90, Champs Elysées
Teléfono 256 31 51
Telex: INCONTA
para Bansander 29642

PARIS 8é

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01-626-6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarra,
Edificio Central
Teléfono 81 93 77

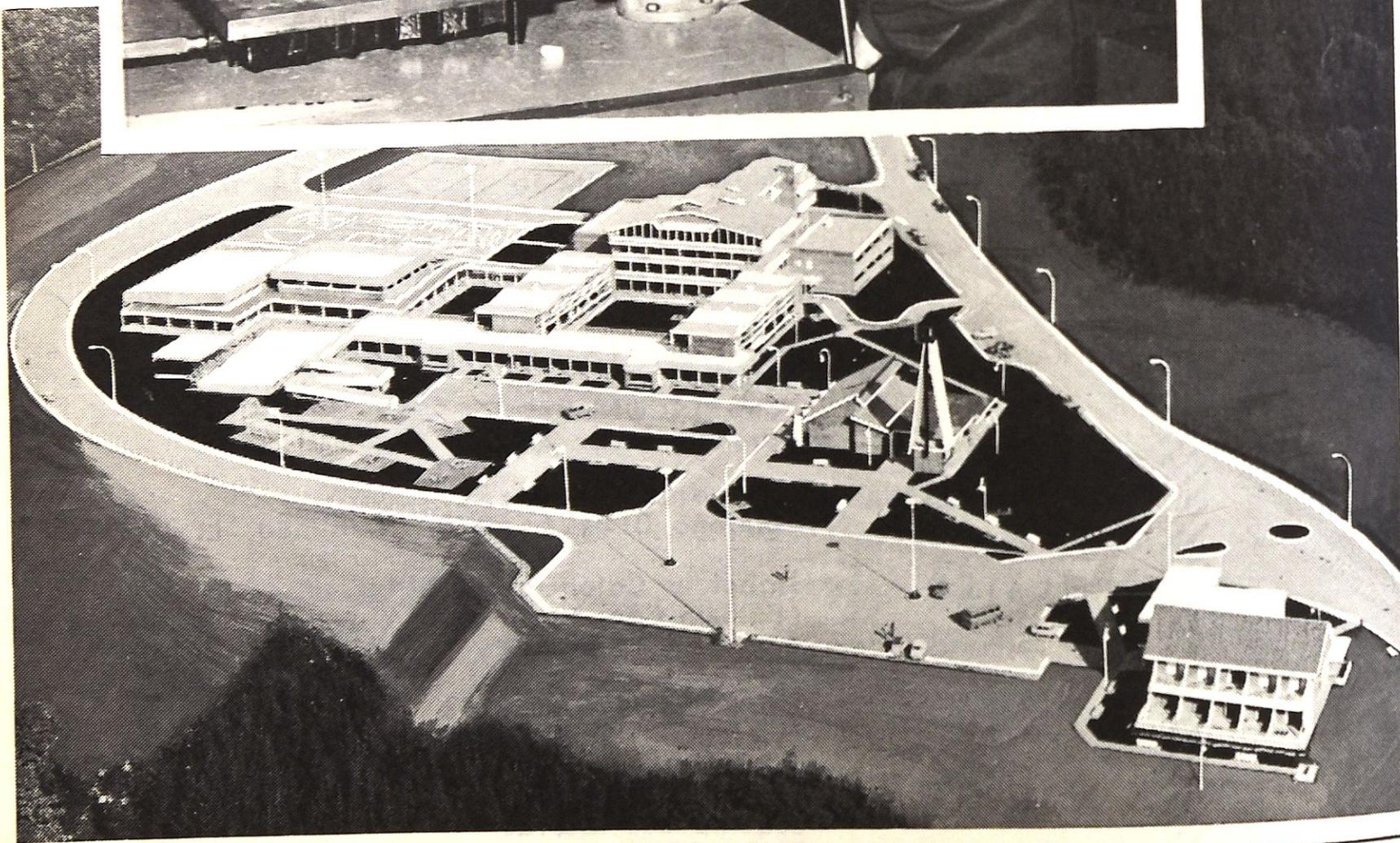
CARACAS



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



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro
San Sebastián
Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

El Automóvil

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

SUMARIO

	Pág.
Nuevo Año	3
Un sistema para acelerar la liquidación de los daños materiales ocasionados por colisión entre dos vehículos.....	4
Deben evitarse las maniobras bruscas.....	6
Información del Club.....	9
Temperamento y temperatura.....	11
Ya ha sido superada la producción de 1968	12
"Chitty", prototipo con chasis de fórmula nacional	13
Participación de Seat en la Fundación Luzuriaga ...	15
Preste atención a las luces de su tablero	17
Los de la "Jota Machín"	17
III Subida Automovilista a Jaizkibel	19
La autopista Bilbao-Behobia en plena realización ..	20
Averías en el sistema de combustible.....	23
Mercedes C-111 y Citroën M-135 con motor Wankel. Historia de un pionero	25
Citroën "Mehari" un vehículo campero, con buen comportamiento en carretera	27
Novedades	28
Cambio de aceite.....	30
Confirmación de una teoría	32
Se prepara el Seat 1430 Sport	35
Arranque en frío	37
Rueda el humor.....	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	39
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40

En la portada: SAN SEBASTIAN - Tamborrada Infantil

(Fotografía cedida por el Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

NUEVO AÑO

Llegamos a un nuevo año. Y el mundo del automóvil sigue creciendo. En sus fábricas, en sus carreteras y... hasta en sus víctimas.

Es como una marea que no pudiera ser detenida. Y es, sin duda, el imperativo de estos tiempos que corremos.

Se anunciaban grandes catástrofes económicas para este sector. Pero afortunadamente y por no sabemos que bálsamos aplicados al mal anunciado por los técnicos, se ha sofocado el tumor. Y es que ese bálsamo resulta precisamente el propio deseo, insatisfecho todavía, del español que ve en el automóvil su mejor objetivo para sentirse libre.

Pero esa libertad tiene sus riesgos. Tan graves como para perder en ellos la vida.

Se inicia un nuevo año y desde estas columnas abrimos un paréntesis de esperanza y de comprensión. El automovilista es nuestro amigo y por eso quisiéramos que fuera el ser más comprensible, más educado, más cariñoso con su prójimo tanto automovilista como él o peatón.

En ello debe pensar el automovilista cuando vaya a cruzar un paso de cebra; o cuando se le ha colocado el color amarillo del semáforo o cuando en plena carretera y a cien por hora cualquier imprudencia se paga cara...

Feliz año automovilista... es lo que deseamos.

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

PRESIDENTE:

D. Federico Zappino

VICEPRESIDENTES:

D. Alberto Fernández Ibarburu

D. Ignacio Lascaray Ondarra

D. Joaquín Arraiza Goñi

D. Ignacio Aznar Ibarra

TESORERO:

D. Ramón Lilly Lermينياux

VOCALES:

D. José María San Gil Urdangarín

D. Javier Noain Picavea

D. Javier Irazusta Ruiz de Arcaute

D. Luis M.^a Masoliver Martínez

D. Miguel Ajurua Aranguren

D. Claudio Aldecoa Lecanda

D. Gabriel Buesa Peciña

D. Santiago Otegui Campos

D. Javier Berazaluze Altadill

D. Félix Viscarret Nagore

D. Alfredo Urta Prat

D. Tomás Cuesta Gimeno

D. Antonio M.^a Muñoz López

D. Juan Olabarri Sota

D. Emilio Ibarra Churruca

SECRETARIO:

D. José María Maquíbar Arrillaga

SECRETARIO ADJUNTO:

D. Ramiro Cibrián Sáiz

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR:

Bidebarrieta, 4-1.º izda. Teléf. 731713

IRUN:

Paseo de Colón, 40. Teléfono 621897

TOLOSA:

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor)

Teléfono 671791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34. Teléfs. 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A.

(Nyasa)

Navarro Villoslada, 13.

Teléfs. 233562, 237967 y 238968.

Vizcaya

D. José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2-1.º

Teléfono: 249863 y 249864

Oficina central y redacción:
Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia)
Teléfonos 11529 y 4307
SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público: 10 pesetas.

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

EN una colisión entre dos vehículos, A y B, estableceríamos la siguiente clasificación:

- Que la responsabilidad sea totalmente asignada al conductor del vehículo A.
- Que la responsabilidad alcanza únicamente al conductor del vehículo B.
- Que ambos conductores tengan responsabilidad, encontrándose entonces ante un caso de «responsabilidad compartida».

VAMOS a prescindir de aquellos accidentes graves (por víctimas y/o por importantes daños materiales, que requerirán trámites complejos, y centraremos nuestra atención en los casos de simples o medianas colisiones entre dos vehículos—tan frecuentes por desgracia en nuestras vías públicas—, contemplando la cuestión exclusivamente bajo el punto de vista del conductor no responsable. ¿Qué ocurrirá?

SÍ el automovilista tiene concertado un seguro a «todo riesgo», apenas nada. Dará parte del accidente a su aseguradora, y ésta tomará con cargo a su economía la reparación del vehículo.

SOLUCION AL PROBLEMA

ENTONCES, se preguntarán ustedes, ¿qué solución cabe? Como estamos en época de racionalizaciones y automatismos, y hay técnicos y personas estudiosas que de todo se preocupan, este problema también está teniendo solución en algunos países, entre los cuales se encuentra Francia, que parece ha encontrado la «panacea» para estos males, en la CONVENCION DE INDEMNIZACION DIRECTA - I.D.A., llamada de «servicio rápido». Vamos a tratar de explicar en qué consiste este sistema, por otra parte ya no muy moderno, pues el vecino país hace más de un año y medio que lo viene aplicando. Concretamente desde 1.º de mayo de 1968. Están adheridas al Convenio la casi totalidad de las Sociedades de Seguros que en Francia se ocupan del Ramo de Automóviles.

EL principio fundamental es el siguiente: CADA ASEGURADORA INDEMNIZARA OBLIGATORIAMENTE A SUS PROPIOS ASEGURADOS LA PARTE DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR LA RESPONSABILIDAD DE LA PARTE ADVERSA.

UN SISTEMA PARA ACELERAR LA LIQUIDACION DE LOS DAÑOS MATERIALES

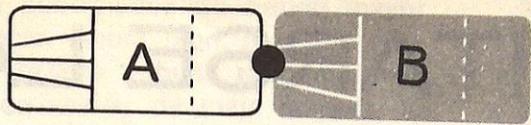
La aseguradora percibió en su día la prima o precio del seguro, y ahora, ante la eventualidad producida, el siniestro, indemniza los daños. Simple aplicación de derechos y obligaciones contractuales. (También puede ocurrir que el automovilista, por conseguir del contrario la inmediata recuperación de sus años, no tenga necesidad de declarar el accidente a su asegurador. Con ello mantendrá su opción a rebajas importantes en la prima del próximo vencimiento. Cosa a tener en consideración, desde luego).

AHORA bien, si el automovilista tiene únicamente un seguro de «daños a terceros», la cosa ya no le resultará tan simple. Entonces se verá obligado a efectuar por sí mismo la pertinente reclamación, o en el mejor de los casos, si el seguro cubre la reclamación de los daños propios, será su asegurador quien se ocupe de este menester. Pero en cualquier caso, el automovilista estimará que el trámite es lento y molesto, en ocasiones hasta enojoso, y a veces terminará en lamento, pues de no existir testigos a quienes recurrir para plantear una reclamación judicial, quizá no consiga resarcirse de los daños sufridos. A más pesetas perdidas, más lamentos. Regla proporcional directa.

PARA establecer el tanto de culpa de cada uno de los dos conductores (el Convenio sólo se aplica cuando únicamente intervienen dos vehículos en la colisión y no se originen más que daños materiales por importe máximo de 2.000 francos por vehículo), se ha establecido un «Baremo de Responsabilidad» que no es sino traducción fiel de las reglas del Código de la Circulación y de la práctica jurisprudencial, que recoge gráficamente 30 casos de colisión (inicialmente fueron 32), dentro de los seis epígrafes siguientes:

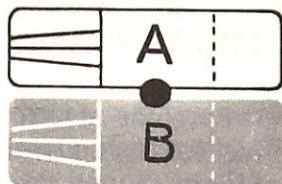
- Vehículos circulando en el mismo sentido sobre la misma calzada.
- Vehículos circulando en sentido inverso.
- Vehículos provenientes de dos calzadas diferentes.
- Vehículos circulando o desembocando en una plaza en sentido giratorio.
- Vehículos en estacionamiento.
- Vehículos en estacionamiento.
- Casos especiales.

POR ejemplo, tres casos de colisión dentro del primer epígrafe citado, pueden ser los siguientes:



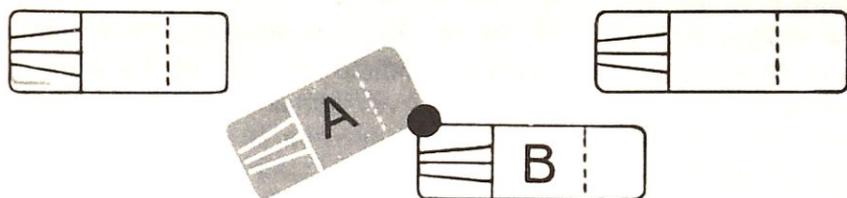
1.º

(El vehículo A, por necesidades de la circulación, se ve obligado a frenar, y el vehículo B, por distracción de su conductor, golpea al A en su parte trasera. Evaluación de la responsabilidad: Nula para el A. Total para el B).



2.

(Fricción de los vehículos A y B circulando por dos bandas en el mismo sentido de marcha. Responsabilidad compartida: mitad para el A y mitad para el B).



3.º

(Vehículo A saliendo del lugar de estacionamiento. Responsabilidad compartida: 3/4 para el A y 1/4 para el B).

(Y así hasta 30 casos dentro de los 6 epígrafes indicados).

LOS dos automovilistas implicados no tienen más obligación que cumplimentar un «atestado amigable», firmado por las dos partes, recogiendo las circunstancias del accidente. Este «atestado amigable», cuyos impresos se suministran con todos los nuevos vehículos cuando salen de fábrica, es remitido por cada uno de los automovilistas, a su respectiva aseguradora, la cual, previa evaluación de los daños por uno de sus propios peritos, indemniza a su asegurado de acuerdo con el «Baremo» antes aludido, por la parte de responsabilidad que corresponda al conductor adverso. Es decir, que en el primero de los gráficos indicados, la aseguradora del A indemniza a su asegurado por la totalidad de sus daños. En el segundo gráfico, cada aseguradora indemniza a su respectivo asegurado por el 50 %. Y en el tercero, la aseguradora del A paga a éste 1/4 de sus daños, y la del B al suyo, los 3/4 de los que haya sufrido.

Estos pagos se regulan posteriormente entre las aseguradoras por medio de borderós internos.

E

N resumen: Que hay que mecanizar el expediente de siniestro, o hablando en términos industriales, modificar el «proceso de fabricación». No olvidemos que el número de expedientes que se manejan crece todos los años por centenares de millares.

S

E ha comprobado que esta tramitación racionalizada y mecanizada, ha supuesto importantes reducciones en los gastos de administración de las aseguradoras, pero sobre todo se ha conseguido agilizar trámites, permitiendo a los automovilistas resarcirse de sus daños en un tiempo «record».

ES IMPRESCINDIBLE LA COLABORACION DEL AUTOMOVILISTA

S

I quisiéramos introducir este sistema en España, ¿qué es lo primero que se requeriría de nues-

OCASIONADOS POR COLISION ENTRE DOS VEHICULOS

por José Ayestarán

tros automovilistas? Una sola cosa, que por lo que parece no es tan fácil conseguir: BUENA VOLUNTAD. Sabemos de aseguradoras que han intentado aplicar, siquiera en forma somera y como previo tanteo, algo parecido a lo explicado. Pero se han estrellado en el mismo problema de falta de voluntad de los conductores.

N

O basta una plena dedicación por parte de los profesionales del seguro, ni una intensa campaña publicitaria en prensa, radio y televisión, si no conseguimos introducir en la mentalidad de nuestros automovilistas la virtud aludida. Con ella, la cumplimentación concreta, sencilla e incontestable del «parte de accidente» o «atestado amigable» se efectuaría dentro de la mayor corrección, evi- y de riña que con tanta frecuencia se contemplan. tándose esos espectáculos absurdos de discusión

L

A comunidad aseguradora podría hacer mucho. Pero no hará nada si no cuenta con la colaboración del automovilista. He ahí un problema para meditación.

DEBEN EVITARSE LAS MANIOBRAS BRUSCAS

FORMAS DE CONTROLAR LOS DERRAPES

Recientemente publicamos un aspecto importante del uso del automóvil en invierno. Se trataba del arranque en frío, momento cumbre de la buena utilización. Ahora, más metidos en el invierno, con lluvia y alguna nieve en varias partes de España, creemos conveniente tocar otro punto vital de este uso del coche: la conducción bajo unas condiciones adversas, como son pavimento mojado, bacheado, con nieve o hielo, lleno de barro, etc. Todo ello que, en definitiva, el coeficiente de adherencia sea menor, con lo que todas las maniobras que requieren un agarre del neumático sobre el pavimento quedan disminuidas en su eficacia.

Estas maniobras son la aceleración, frenada, trazado de curvas o virajes y la subida de desniveles. Por tanto, y en proporción directa de la disminución de adherencia que se aprecie en el pavimento, tendremos que disminuir asimismo la brusquedad de tales maniobras.

Para conseguir suavidad en el accionamiento de los mandos, es imprescindible una condición: estar atentos para poder reaccionar a tiempo. Es preciso dominar la situación desde más distancia y con más tiempo que cuando se circula por suelo seco. Hay otra posibilidad, que es rodar siempre a velocidad reducidísima, pero esto no es propio de un buen conductor. Unas circunstancias climáticas adversas no deben ser obstáculo para una buena utilización del automóvil. Lo lógico es acelerar en los tramos despejados y reducir la marcha en la proximidad del peligro. Y para esto es cuando hace falta extremar la precaución y la previsión, la «conducción desde lejos».

MOMENTOS DE PELIGRO

A pesar de todas las precauciones pueden presentarse ocasiones imprevisibles o se pueden cometer fallos en la apreciación que nos sitúen en circunstancias comprometidas en las que el coche se escapa de nuestro control. Básicamente, esto puede ocurrir en dos momentos: al frenar y al tomar una curva, y con bastante probabilidad al juntarse ambos y frenar para negociar la curva.

Lo primero que debe hacerse en estas ocasiones es llevar los frenos en perfectas condiciones, en especial por lo que respecta a su progresividad de funcionamiento. Un freno que se agarrota, aunque sólo sea un poco, supone una rueda bloqueada si el piso está en

malas condiciones, y esto es peligroso. Dando por supuesto que las zapatas estén bien centradas y aproximadas, que las pastillas de los frenos estén en buen estado y retornen bien, tenemos mucho conseguido, pero no todo.

Durante la noche, el frío y la humedad actúan sobre los frenos; en la superficie metálica, disco o tambor, se produce una finísima capa de óxido, que al frenar, se convierte en polvillo y no garantiza una buena frenada hasta quedar eliminado; en las guarniciones, impregnándolas en mayor o menor medida de humedad, lo que produce bruscos agarrotamientos al entrar en acción. En casos de mucho frío y en especial en los frenos de disco expuestos al aire, la escarcha puede llegar a formarse, disminuyendo, en forma importantísima, la capacidad de los mismos.

No hay más que una solución: calentarlos nada más arrancar para dejarlos en condiciones normales de utilización. Por ello, en cuanto el coche se pone en marcha, y sin dejar de acelerar, conviene tantear muy suavemente el freno, en primer lugar para ver si tira de lado. De ser así, insistir con mucho cuidado, hasta notar que, poco a poco, el fenómeno va atenuándose; si no tira apreciablemente, se puede intentar una frenada algo más fuerte, para ver si la eficacia es suficiente o si el «tirón» se produce al actuar una presión algo mayor. En cualquier caso, y siempre que no tengamos tráfico en

nuestras proximidades, conviene probar unas cuantas veces más, hasta comprobar que todo está correcto.

LOS DERRAPES

Pasemos al otro punto: bien sea por mal funcionamiento de los frenos o por efecto de una curva abordada a demasiada velocidad, o por un regate brusco forzado por las condiciones del tráfico, el coche derrapa. Este derrape puede presentarse de tres modos: o son las cuatro ruedas a la vez, desplazándose el coche lateralmente, o bien se va de delante o de atrás.

Si el coche derrapa con las cuatro ruedas, indicio de que se ha entrado en la curva demasiado fuerte. Puede ser que el derrape se deba simplemente a pisar una zona de pavimento especialmente deslizante, y que saliendo de ella, la adherencia vuelva a recuperarse. Si la rueda patina, su adherencia es prácticamente la misma de costado que de frente, así que poco se gana enderezando el coche (cosa que sí es posible girando la dirección en el mismo sentido del derrape). Realmente, lo único que se puede hacer en este caso es aliviar el pie del acelerador, sin levantarlo tampoco del todo.

De todos modos, esto es lo menos frecuente. Lo normal es que el coche se vaya de delante o de atrás, y no en un patinazo espectacular, sino más bien en pequeños derrapes, que debi-



damente controlados no tienen mayor importancia. Ahora bien, hay que controlarlos pronto y bien, porque si no, se pueden acabar de mala manera. Si la trasera de un coche derrapa 30 centímetros y luego vuelve a tomar adherencia la cosa no tiene mayor importancia de por sí; lo que ocurre es que entonces el coche se ha quedado cruzado, y si persistimos en dejarlo en dicha actitud, las cosas se agravan.

Cuando un coche derrapa de atrás, y ésta es una regla que la gran mayoría de los conductores con mínima experiencia conocen, hay que girar el volante en la dirección del derrape, es decir, deshacer en parte o totalmente el giro que se le había imprimido. Si es de tracción delantera, no se debe dejar de acelerar, sino más bien al contrario, aumentar discretamente la tracción, para «tirar» del coche y ponerlo en línea. Por el contrario, si es propulsión trasera, conviene aflojar la presión sobre el pedal, para permitir que toda la adherencia del neumático se utilice en volver a restablecer el agarre con el pavimento. Por cierto, la corrección con el volante no debe mantenerse durante un largo período de tiempo, porque si el derrape trasero se corta, entonces tenemos el efecto contrario: que el coche se abre de morro sin necesidad y perdemos terreno que tal vez ya esté escaso por el lado de fuera de la curva. Más vale hacer



la corrección y volver a girar el volante de modo instantáneo; si no ha sido suficiente y todavía el coche está cruzado, volver a corregir otra vez.

Cuando el derrape es de las ruedas delanteras, la cosa es más delicada. Si giramos el volante todavía más hacia dentro, no conseguimos nada, más bien empeoramos las cosas; la única solución es enderezar la dirección rápidamente y frenar de modo simultá-

neo, para quitar velocidad al coche. Una vez que, en el espacio de unos pocos metros, hemos conseguido frenar algo, vuelta a girar al volante y dar gas con mucha circunspección, para ver si ahora ya «agarra».

Lo mejor es no verse obligado a estos malabarismos, para lo que volvemos a repetir lo ya dicho: mucha atención y conducir con previsión.

(Motor Press)

**FIAT
SEAT**

CANO, S. A.

**VESPA
M. A. N.**

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN

CRUCEROS "MONTE UMBE" 1970



Agencias de Viajes - Grupo A.- N.º 5

ISLAS DEL SOL

SALIDA, DE BILBAO, 1 DE JULIO

Escalas: Vigo, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Casablanca, Málaga y Palma de Mallorca.

PRECIO: DESDE 12.000 PESETAS.

COSTA DEL SOL

MINICRUCERO

SALIDA, DE BARCELONA, EL 12 DE JULIO

Escalas: Ibiza, Palma y Mahón.

PRECIO: DESDE 5.000 PESETAS.

MAR NEGRO

SALIDA, DE BARCELONA, EL 27 DE JULIO

Escalas: Nápoles, Esmirna, Estambul, Yalta, Constanza, Pireo y Livorno.

PRECIO: DESDE 18.000 PESETAS.

VENECIA Y COSTA DALMATATA

SALIDA, DE BARCELONA, EL 14 DE AGOSTO

Escalas: Nápoles, Venecia, Dubrownic, Pireo y Túnez.

PRECIO: DESDE 14.000 PESETAS.

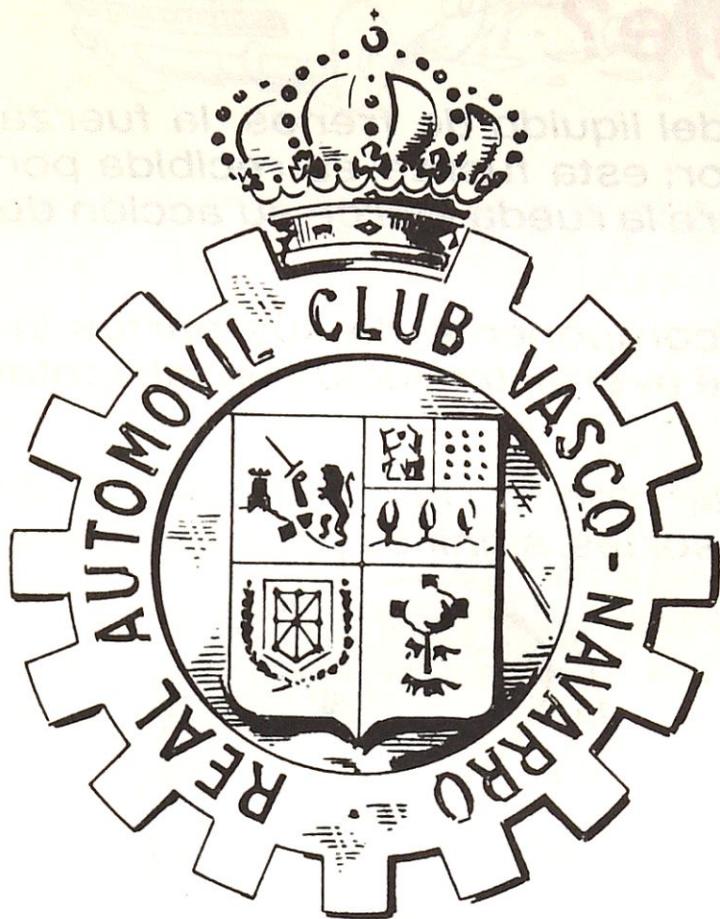
INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c, MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



Esta es la nueva insignia creada con motivo del establecimiento del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Estas insignias en esmalte y colores pueden ser adquiridas por los socios en las respectivas delegaciones de San Sebastián, Bilbao, Pamplona y Vitoria de este Club.

TELEFONOS: Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4307

SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES (SINIESTROS) - 4306

AMPLIACION DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Volvemos a recordar a nuestros asociados sobre los nuevos servicios implantados por este Real Automóvil Club Vasco-Navarro para beneficio de ellos. Aparte de los ya clásicos se agrupan estos nuevos:

COMPRA DE AUTOMOVILES

Se gestiona la compra de automóviles por los señores socios, tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado.

Los trámites para su financiación serán resueltos en 48 horas.

REVISION MEDICA

Ha quedado establecida la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona.

Otro de los servicios de indudable interés para los señores socios es el que gestiona la realización de los viajes por medio de Viajes Touring, S. A. Estos viajes pueden ser gestionados tanto en ferrocarril, como en avión, barco o automóvil.

CANON DE COINCIDENCIA

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

ESCUELA DE CONDUCIR

Se notifica a los socios de este Club que queda abierto el plazo de inscripciones en la Escuela de Conductores.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Fechas establecidas para proceder al visado de Tarjetas de transportes: el día 2 de enero al 31 de enero (series V.P., V.C., M.P., M.C., X.P., X.C., T.P. y T.C.).

Del 1. al 28 de febrero (series M.D.C., M.D.C.C., M.D.C.N. y T.D.).

Del 1. al 31 de marzo (series V.T., V.R., V.D., M.R., M.D.F., M.D.F.C., X.D.F., D.C. y T.D.).

ENTRADA EN SERVICIO DE LOS NUEVOS LOCALES DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO EN BILBAO

Como anunciamos en el número anterior han quedado abiertos al público los nuevos locales que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro ha instalado en Bilbao, en la calle Bandera de Vizcaya, número 2.

Era una necesidad que se hacía sentir. De ahí que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro haya establecido este despacho que ofrece las mayores garantías de gestión por parte de nuestros socios.

La circunstancia de que en los sótanos del inmueble exista un aparcamiento de vehículos facilita la labor de quienes van a tramitar sus asuntos en nuestras oficinas.

No obstante la inauguración oficial tendrá lugar en marzo próximo con ocasión de finalizar en Bilbao el Rallye Internacional Vasco-Navarro. En el acto del reparto de premios que se efectuará en estos locales se procederá a la solemne inauguración de esta moderna oficina en Bilbao del Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Las horas de oficina serán de 9 y media a 13 horas.

Las consultas al letrado podrán hacerse de 12 a 13 horas.

NECROLOGICAS

FALLECIMIENTO DE DON GREGORIO ALTUBE

Falleció en nuestra ciudad don Gregorio de Altube, notario de San Sebastián y antes de Vitoria y Bilbao.

La muerte del ilustre guipuzcoano deja un amplio vacío en muchos lugares, como notario, como prosista, como amigo del país que prestigió con sus trabajos.

Puede estar seguro que sus innumerables amigos le guardarán siempre un grato recuerdo.

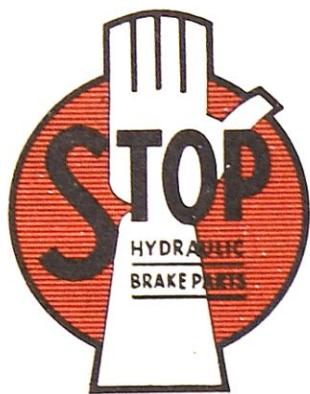
A su esposa, hijos y demás deudos les enviamos la expresión de nuestro sentimiento.

HA MUERTO D. CARMELO BALDA

Hacia tiempo que don Carmelo Balda, eminente odontólogo y presidente de la Federación Internacional de Pelota Vasca, se hallaba delicado de salud. La triste nueva se produjo en plenas Navidades.

Con el fallecimiento de Carmelo Balda se produce una baja importante, tanto en la odontología como en el juego de la pelota por el que tanto laboró. Descanse en paz.

A sus familiares expresamos, por medio de estas líneas, nuestra más sincera condolencia.

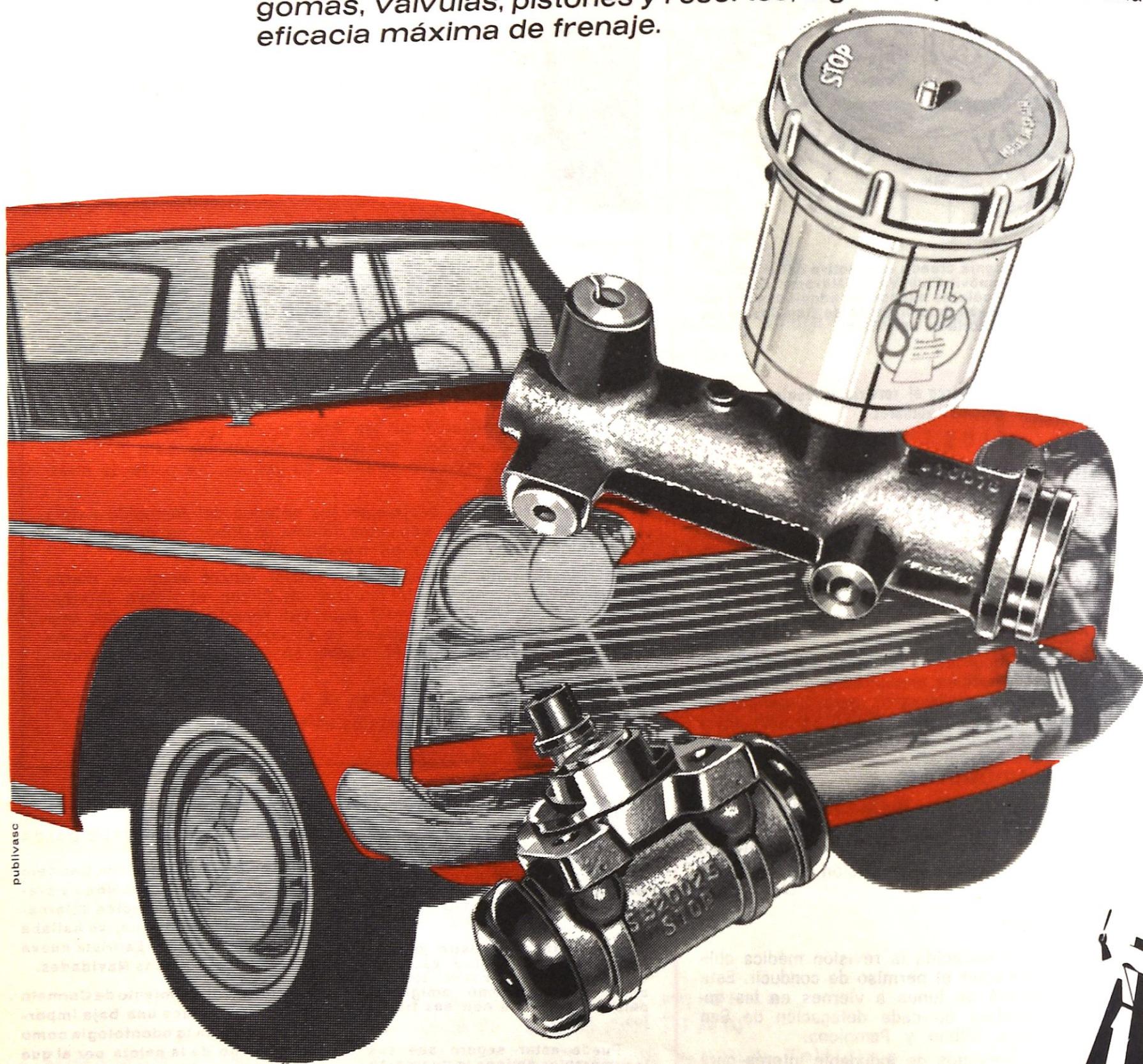


¿Conoce Vd. la función de la bomba y cilindro, del circuito de frenaje?

La bomba transmite a través del líquido de frenos, la fuerza ejercida por el pie del conductor; esta fuerza es recibida por el cilindro, quien al actuar contra la rueda ejerce su acción de frenado.

Un mínimo fallo de cualquier componente de sus partes internas es causa de una grave avería, traducida en falta total o parcial de freno.

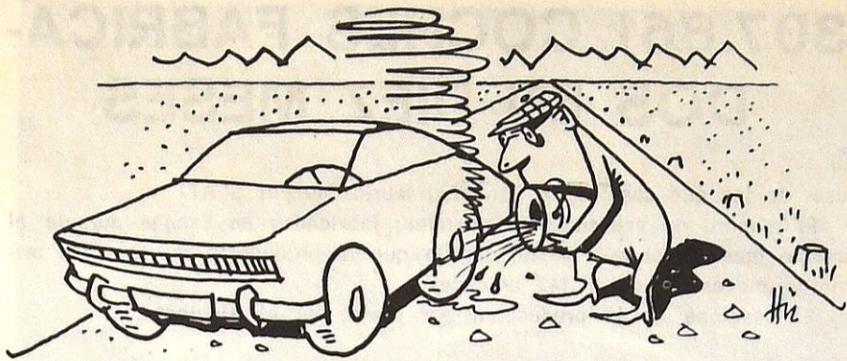
Stop con su cuidadosa selección y riguroso control de gomas, válvulas, pistones y resortes, significa para usted una eficacia máxima de frenaje.



publivaac

Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.

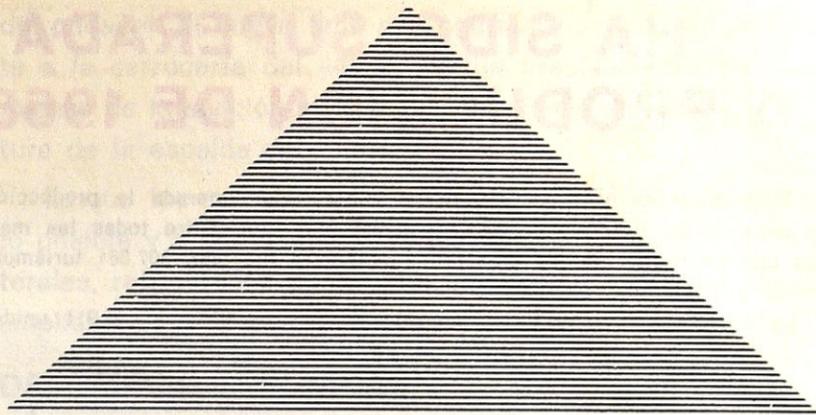




TEMPERAMENTO Y TEMPERATURA

El Sr. X es uno de esos automovilistas que aman la velocidad y a quienes les gustaría llegar al punto de destino, si fuera posible, nada más ponerse en ruta. La idea de conducir placenteramente a cien por hora por una moderna autopista no despierta el menor entusiasmo en el Sr. X. Los conductores como él tratan de sacar constantemente el máximo del vehículo y, si la carretera se lo permite, mantienen el acelerador pisado hasta el fondo durante cientos de kilómetros, exigiendo del motor cuanto puede dar de sí.

Es una cuestión de temperamento. No tenemos nada en contra de que quien quiera y pueda conduzca todo lo deprisa que le venga en gana, naturalmente siempre y cuando no infrinja ninguna norma de tráfico. Nos limitamos sólo a exponer una recomendación importante de los ingenieros especializados en neumáticos del consorcio Uniroyal a todos los hinchas del acelerador: antes de lanzarse a una de esas «pisadas a fondo» a larga distancia debe aumentarse en 0,2 atmósferas la presión del aire en los cuatro neumáticos. ¿Por qué? Muy sencillo: porque cuando un neumático rueda a grandes velocidades trepida, cada segundo, una docena de veces más de lo normal, debido a lo cual aumenta su temperatura más de la cuenta. Ahora bien, un conductor precavido puede evitar el que yendo a grandes velocidades se calienten los neumáticos más de lo debido: aumentando —como ya hemos dicho— la presión del aire en 0,2 atmósferas. Un neumático bien lleno trepida menos y, en consecuencia, no se calienta tanto en largos recorridos «a todo gas». Quien no tome esa precaución no puede llamarse a engaño si los neumáticos envejecen más deprisa que si hubiese conducido a velocidades normales. Incluso, en casos extremos, la falta de aire y el recalentamiento pueden provocar el desgarramiento del neumático: lo que los especialistas —en una terminología más elegante— califican de «desprendimiento de la capa protectora».



ELECTRONICA

Distribuidor oficial
de los productos



COPRESA MINIWATT

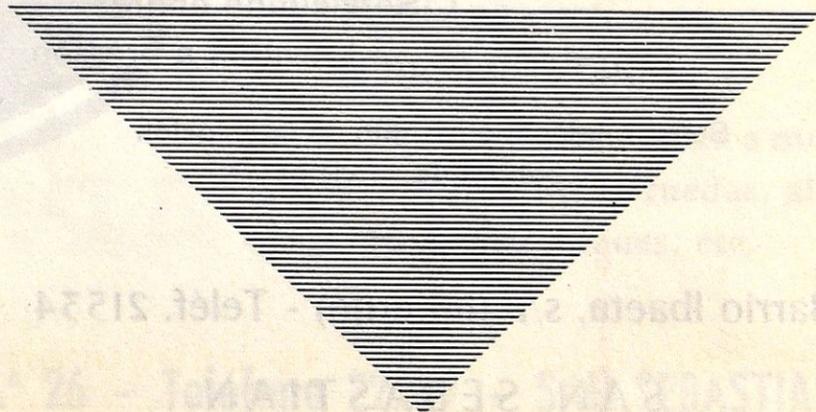
angel iglesias

Infórmese de los productos
más modernos del ramo de
la electrónica.
Disponemos de documentación
y catálogos.

VISITENOS

Avenida Sancho el Sabio, 7 y 9
Teléfono 41-20 (3 líneas)
San Sebastián

Navarro Villoslada, 4
Teléfono 21-11-45
Pamplona



YA HA SIDO SUPERADA LA PRODUCCION DE 1968

Al finalizar el mes de octubre ya había sido superada la producción de automóviles de turismo de España del año 1968. Entre todas las marcas han totalizado, en los diez primeros meses del año, 307.861 turismos, frente a poco más de 306.000 del año pasado.

La producción concreta del mes de octubre ha sido de 40.911 unidades,

307.861 COCHES FABRICADOS EN DIEZ MESES

des, de las que casi 25.000 han sido fabricadas por SEAT.

El número de vehículos industriales, fabricados en España durante el mismo mes asciende a 8.949, con lo que la producción de los diez primeros meses es de 67.142 unidades.

El desglose de la producción por marca es el siguiente:

I. TURISMOS		Producción octubre	Total enero-octubre
Empresas	Marcas		
AUTHI	Morris, MG	1.109	15.523
BARREIROS DIESEL	Dodge-Dart y Simca	3.932	28.623
CITROEN HISPANIA	Citroën	2.520	19.877
FASA RENAULT	Renault	8.365	62.133
MUISA	Goggomobil	—	24
SEAT	Seat	24.985	181.681
	SUMAN	40.911	307.861

II. VEHICULOS INDUSTRIALES		Producción octubre	Total enero-octubre
Empresas	Marcas		
AISA	Avia	526	4.319
BARREIROS DIESEL	Simca, Tempo y Barreiros	728	5.464
CISPALSA	Mercedes	157	1.228
CITROEN HISPANIA	Citroën	1.470	9.674
ENASA	Pegaso	1.223	8.589
FADISA	Alfa-Romeo	369	3.455
FASA-RENAULT	Renault	718	8.054
IMOSA	D. K. W.	967	5.991
METALURGICA DE SANTA ANA, S. A.	Land-Rover y Commer	819	5.700
MOTOR IBERICA	Ebro	764	5.212
SAVA	Sava-Austin y Sava-Berliet	488	3.584
SEAT	Seat	377	3.232
VIASA	Jeep	343	2.640
	SUMAN	8.949	67.142

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL
"CITROEN"

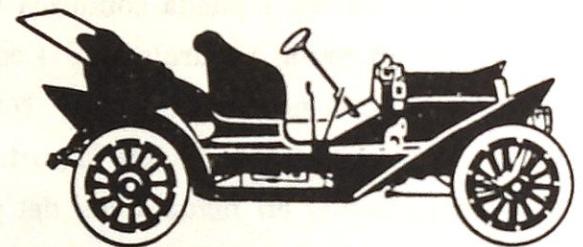
MAXIMA GARANTIA
BUEN SERVICIO

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

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN



MARPE

**ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS
DEL AUTOMOVIL**

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23 Telfs. 11434-10341



"CHITTY"

PROTOTIPO CON CHASIS DE FORMULA NACIONAL

Durante los entrenamientos de las Seis Horas del Jarama y en el II Trofeo de España por Regiones, los aficionados a las carreras automovilísticas pudieron ver rodar un curioso «600», con unos aletines que le daban una presencia muy semejante al «Chitty». Su color amarillo chillón lo delataba como producto de Autotécnica. Este coche es, en realidad, lo menos parecido a un «600», aunque haya sido la carrocería de este popular modelo el que ha servido de caparazón al coche que oficialmente se inscribe como «Seat-Autotécnica», que popularmente ha sido bautizado ya como «Chitty» y que es un prototipo con chasis de Fórmula, realizado completamente por los técnicos de aquella firma, y motor base de un 1.430.

El chasis es extremadamente ligero. El arco de seguridad ha sido suprimido, y el bastidor en sí cortado a la altura de la espalda del piloto, para ser sustituido por una sección más ancha, formando una «jaula» de tubos que refuerzan en su contorno interior el habitáculo, y que vuelve a su primitiva anchura, como corresponde a un monoplaça, a la altura

del pedalier. El nuevo arco de seguridad, pegado interiormente a la carrocería del «600», se fija precisamente en el comienzo de la sección más ancha del chasis del «600», a la altura de la espalda del piloto.

La que fue carrocería del «600» ha sido aligerada en todo lo posible y a ella van sujetos los dos radiadores de agua laterales, refrigerados por el aire que penetra a través de dos amplias bocas. El del aceite va situado frontalmente.

DESCRIPCION TECNICA

Con el nuevo chasis, la distancia entre ejes pasa a 205 centímetros, y la de vías a 133. El peso en orden de marcha oscila por los 580 kilogramos, lo que le da una relación peso potencia de unos 5 Kg.

La dirección, de cremallera y muy directa, es derivada de los coches de Fórmula Nacional. Las llantas, fabricadas por Selex, son de trece pulgadas de diámetros, con siete de garganta las delanteras y diez las traseras. Lleva frenos de disco en las cuatro ruedas.

El motor va situado centralmente, por delante del eje posterior. Se trata de Seat 1.430, pasado a 1.710 cc., con el cigüeñal y las bielas montadas en el Fiat 125. Con los pistones especiales y la carrera aumentada, la compresión pasa a 10,3 : 1. pues la culata es de origen, aunque con los pasos y válvulas de admisión aumentados. Los colectores, tanto de admisión como de escape, han sido fabricados expresamente para el coche por Autotécnica. El árbol de levas es igualmente el de origen, aunque ya está previsto cambiarlo, y la alimentación corre a cargo de dos carburadores horizontales de doble cuerpo Dell'Orto 40.

La caja de cambios es de serie, corresponde a un Renault 10 y sus relaciones resultan muy cerradas para competición. La palanca de cambios va situada a la izquierda del conductor.

Este prototipo —llamámosle ya «Chitty»— ha tenido recientemente en el Jarama un muy buen comportamiento y es de esperar que Autotécnica siga mejorándolo, ya que no solamente en el circuito, sino muy especialmente en carreras en cuesta puede dar un excelente resultado. La versión actual, todavía poco «apretada», da 115 CV, sobre los que se podrá ganar aún bastante.

(Motor Press)

UN "SEISCIENTOS" NADA PARECIDO AL "SEISCIENTOS"



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

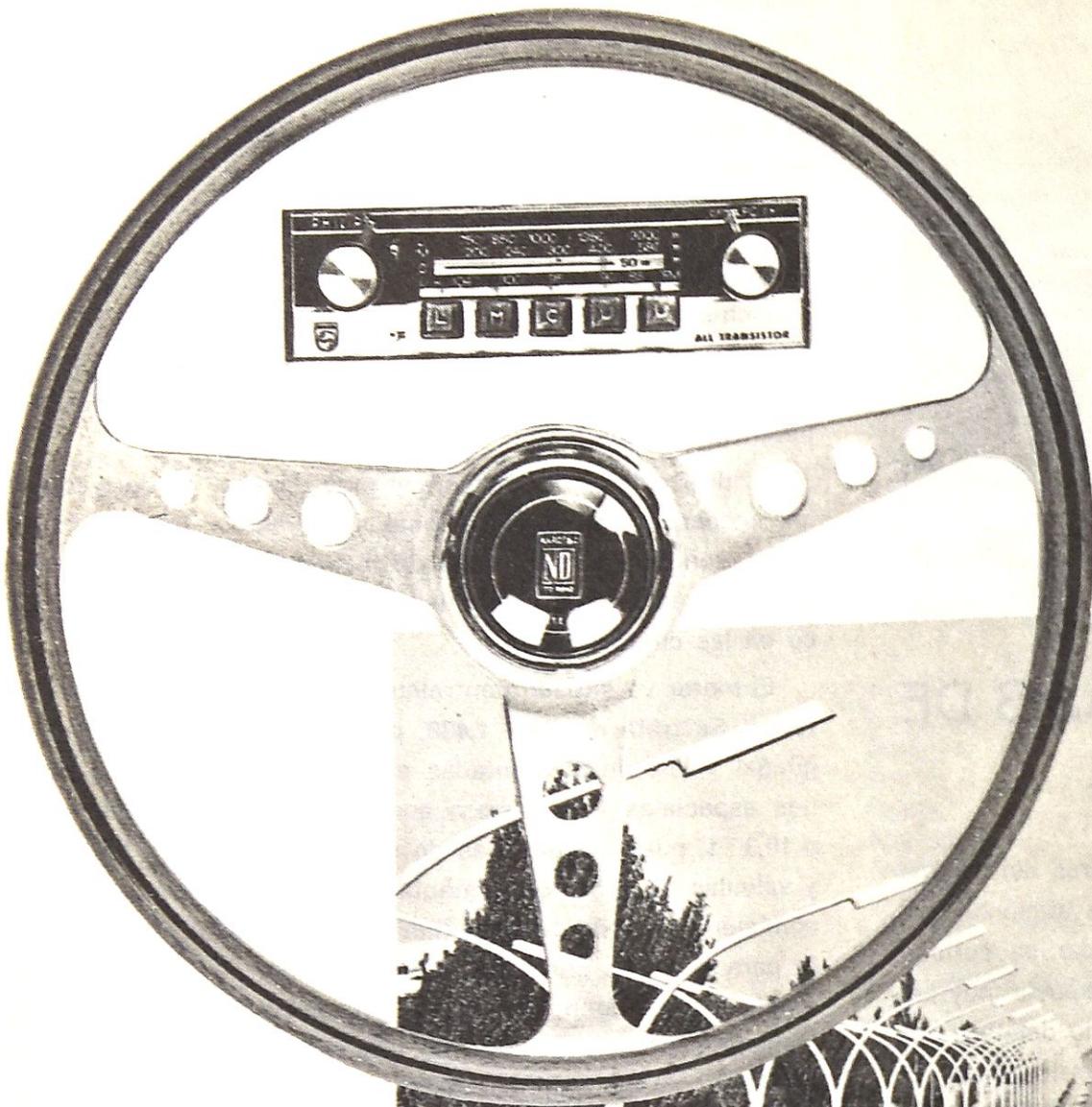
TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN

Cualquiera que sea su coche

INSTALE UN

PHILIPS
AUTO-RADIO

- MODELOS INTERNACIONALES
- GARANTIA MUNDIAL



GAMA PHILIPS 1970

DISTRIBUIDOR:

radio

GARIBAY

SAN SEBASTIAN

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

TALLERES PROPIOS PARA INSTALACIONES Y SERVICIO POST-VENTA

PARTICIPACION DE SEAT EN LA FUNDICION LUZURIAGA

El hierro fundido sigue siendo aún materia prima fundamental en la industria del automóvil a pesar de las tendencias últimas en que las aleaciones ligeras ganaron algún porcentaje en el total del valor del coche, para volver a perderlo.

Incluso parece ser que el hierro fundido, con las nuevas técnicas de inyección y moldeo, está aventajando al aluminio en la fabricación de un elemento tan importante como es el bloque motor. Su peso total en hierro fundido apenas supera al bloque moldeado en aleación ligera, teniendo, por el contrario, una mayor rigidez y más resistencia a la corrosión.

La mayoría de las marcas no se deciden por el motor en aluminio: Fiat, Ford, Opel, VW, BLMC, Renault, etc., y otras, como Peugeot con su «204» de bloque de aluminio, lanza el nuevo «504» con motor de fundición.

De aquí que no nos extrañe esta previsión de SEAT al tomar una participación tan importante —un 33 por ciento del capital— en una de las fundiciones más importantes y más avanzadas de Europa como es Victorio Luzuriaga, S. A.

El capital actual escriturado de Luzuriaga es de 200 millones de pesetas, y los planes de expansión de la firma son muy ambiciosos.

SEAT necesita asegurarse un suministro y una calidad en esta especialidad vital para ella, con vistas a sus próximos programas de 500.000 autos al año; 500.000 inicialmente, con las dos factorías de Barcelona y Martorell, que luego habrá de ir a más, sobre todo si exporta.

De «El Economista».

PRESTE ATENCION A LAS LUCES DE SU TABLERO

¿Qué hace usted cuando se encienden las luces testigo de su tablero de instrumentos?

Un portavoz del Royal Automobile Club de Gran Bretaña explica que son muchos los conductores que cuando marchan a grandes velocidades por las autopistas no prestan suficiente atención a las luces avisoras del tablero de instrumentos, luces que les indican que puede producirse una avería en el motor.

El Royal Automobile Club ha organizado un estudio que ha durado tres meses y durante los cuales se han estudiado los fallos y averías que se produjeron en la autopista M1.

Durante el estudio, 130 automovilistas se quedaron sin batería sencillamente porque los conductores no hicieron caso de la luz roja del tablero. En otros 150 casos los motores resultaron averiados por falta de aceite, un hecho que normalmente se indica también en el tablero de instrumentos de un automóvil moderno. Las patrullas del Royal Automobile Club también tuvieron que atender una serie de averías porque los automovilistas no se preocuparon de seguir las indicaciones de temperatura y cantidad de combustible.

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.

*

Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148

*

Zabaleta, 52
Teléfono 18551

*

SAN SEBASTIAN

BANCO DE VIZCAYA
Para personas como usted

Alguien quiso dar un sello denigrante a una interesante y necesaria profesión en la vida local, cual es la Policía o Guardia municipal, aplicándole el «sambenito» de una copla calificativa de ineptitud y vagancia. Una copla infamante similar a la de la Dolores de Calatayud.

Hoy en día los Cuerpos de la Guardia Municipal —en las ciudades y pueblos de relativa importancia, así como los alguaciles en los pueblos pequeños— tienen una creciente responsabilidad conforme se van complicando y ampliando los sistemas administrativos locales.

Antes, los alguaciles, con el cuello de la camisa abierto y hasta luciendo unas alpargatas blancas, portaban

LOS DE LA "JOTA MACHIN"

Por ERRELARRA

una vara de mimbre como única «arma ofensiva» y constituían al «coco» para la chavalería que, fuera de las horas escolares, practicaba sus desmanes bien instalando una playa «terricola» al pie de un edificio en construcción o rompiendo a pedradas las lámparas del alumbrado público; cumplimentaban las notificaciones que se les daba en el Ayuntamiento o en el Juzgado; ampliaban el círculo que formaba la gente cuando había comediantes en la plaza pública, y eran una especie de consultor popular que recogían todos los problemas y chismes de la vecindad para transmitirlos al Sr. Alcalde mientras proponían la solución o determinación que debiera adoptarse.

Era una labor relativamente descansada aunque no disfrutaban de descanso semanal. Todo esto ocurría en los pueblos.

Pero ahora los tiempos han cambiado. Se les ha provisto de uniforme de hechura militar, de invierno y de verano, y tienen que llevar porra y pistola para prestar un servicio de ocho horas, fijos en el puesto que se les asigne, bien aguantando un ardiente sol o permaneciendo impávidos bajo un constante «sirimiri». Son los más directamente perjudicados por ese problema de carácter universal que nos ha traído el progreso: la circulación.

Parece que tienen algunos conocimientos de equilibristas circenses cuando en un cruce de vías públicas se juegan el tipo dirigiendo la avalancha de automóviles que constantemente se les viene encima. Deben poseer una buena dosis de paciencia cuando tienen que resolver los atascos que se dan en las casi prehistóricas calles de algunos de nuestros pueblos y, además, deben realizar todas las tradicionales labores municipales, cu-

ya descripción sería muy larga puesto que habrían de citarse Ordenanzas de exacciones, de Policía municipal, de sanidad local, etc. Es decir, que sobre todo lo anterior, les ha venido encima todo el «bollo» que originan los camiones, coches y motocicletas. ¡Ah! y los peatones que se empeñan en ser la parte central del bocadillo.

Complicado empleo éste al que debemos aportar todo nuestro apoyo y admiración.

Sin embargo... los de la «Jota Machín» existen. No es ninguna novedad. Para comprobarlo basta realizar un pequeño viaje entre diversos pueblos. En unos se observará que estos servicios presentan un aspecto disciplinado. En otros es el reverso de la medalla, ya que puede ocurrir que al requerir la presencia del guardia de servicio se observe que está de chiquiteo, viendo la tele en cualquier bar o sentado en una animada partida de «subastao». En pueblos situados a pocos kilómetros entre sí se observan estas grandes diferencias.

Por diversas circunstancias, ha habido una época en que estas plazas no han podido ser cubiertas por personas idóneas y se ha observado cierta posición despectiva por parte de los nativos o personas aptas para ocuparlas. Así se da el caso, afortunadamente no es general, de que estos servicios vienen arrastrando un personal o parte del mismo que, no sólo desconoce sus obligaciones sino que es incapaz de actuar con propiedad ante cualquier accidente que se produzca. No saben redactar un atestado ni un simple informe que tanta trascendencia puede tener para posteriores actuaciones.

Un conductor en estado de embriaguez al que se le permite montar en su vehículo o una persona anciana a la que no se le acompaña a cruzar la calzada pueden determinar una causa mortal que hubiera podido evitarse.

Gran parte de culpa de estas consecuencias pueden ser atribuidas a la escasa cuantía de los sueldos que «indisfruta» este personal, lo que hace que las plazas que se anuncian no sean apetecidas, repetimos, por personal idóneo, siendo en consecuencia ocupadas por... un saber sumar, restar y firmar. Examínense si no algunos expedientes de concursos habidos.

En el propio Reglamento de Funcionarios de la Administración Local puede observarse que de los 262 artículos de que consta, solamente se destinan siete a este interesante servicio público, concretamente desde el 252 al 259. Actualmente estos servicios deben ser acreedores de una mayor atención.

Con todo esto no resulta nada extraña la anécdota que conocemos, de los apuros que tuvo un alcalde que se había inscrito en un campeonato local de mus y observó que en fecha próxima le correspondía jugar la partida contra un alguacil. Consultó con el secretario y optó por retirarse de la competición. Pero a la hora y día previsto allí compareció el alguacil, de uniforme y tan tranquilo, que desconocía la retirada del Alcalde por razones de ética personal. Y conste que esto no ocurrió en la Edad Media sino en la segunda mitad del siglo XX y por estas latitudes.

TODO

(como por ejemplo andar en
motocicleta, conocer a nuevas
personas, los sandwiches,
ver programas de TV, volar cometas,
las comidas íntimas, tomar el sol,
soñar despierto, un día de lluvia,
simplemente charlar)



VA MEJOR CON COCA-COLA

III SUBIDA AUTOMOVILISTA A JAIZKIBEL

Brillante victoria de Jorge de Bagration sobre su Porsche 911 S

Tras el éxito alcanzado en anteriores ediciones, el pasado 30 de noviembre se celebró la tercera edición de esta prueba, sin duda la más prestigiosa de nuestra región, organizada por el Real Automóvil Club Vasco-Navarro. La víspera se celebraron los entrenamientos oficiales en los que extraoficialmente se batió el récord que el pasado año había establecido Jaime Lazcano con su Porsche 911 R. El tiempo era muy frío, por lo que a nadie sorprendió que las zonas húmedas de la carretera se hubiesen convertido durante la noche en placas de hielo, una de las cuales coincidía en una curva con la zona de frenada. De todas formas no suponía un riesgo excesivamente importante. En la segunda manga De Bagration consiguió establecer un nuevo récord al cubrir los 7.500 metros de la prueba en 4 minutos, 29 segundos y 2/10 (Lazcano había subido en 4-35) a la fantástica media de 100 kilómetros por hora. Kutz al volante de su magnífico Porsche 908 Bergspider no pudo con el gran piloto madrileño, y ello fue debido a que ni la suspensión, ni el equipo neumático estaban adaptados al piso de la carretera.

Son dignas de elogio las magníficas subidas que realizaron numerosos pilotos, que hicieron las delicias de los numerosísimos aficionados que a pesar del frío se habían desplazado a Jaizquíbel. Los más brillantes Joaquín de León, con su espectacular estilo; Pepín Hernández, que trazó magníficamente; Ripalda, que por intentar forzar demasiado el tren se salió ligeramente de la pista; Gortari, Bárcena, Beorlegui, Guibert, y otros muchos cuya lista sería interminable. Todos demostraron un gran espíritu deportivo, como ya lo habían hecho en anteriores ocasiones.

JAVIER SANGÜESA

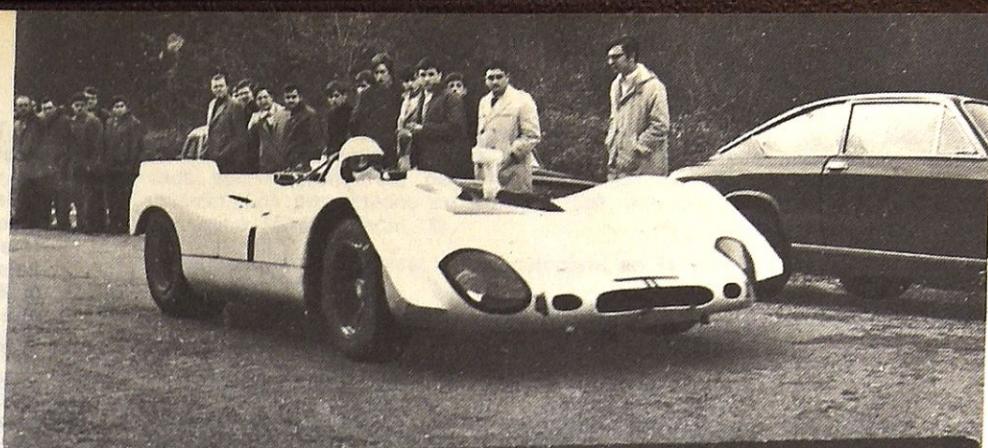
Foto A.—El magnífico Porsche 908, de Juan Kutz, fue sin duda el más espectacular de la prueba. Con un coche idéntico Joseph Sieffert y Brian Redman consiguieron para la famosa marca alemana el campeonato del mundo de Constructores.

Foto B.—Jorge de Bagration condujo magistralmente su Porsche 911 S, preparado por Bonomelli. Con su 220 ch. DIN batió a los 370 ch. del P 908.

Foto C.—El BMW 2.022 TI, de Rodolfo Bay, anduvo muy por debajo de sus posibilidades. Bárcena parece que piensa: ¿Podré batirlo? Y en efecto, le faltó muy poco ya que se clasificó a 1 segundo de Bay.

Foto D.—El presidente de la escudería «Igueldo», José Ramón Arregui, instantes antes de tomar la salida.

Foto E.—Juan Ramón Lezama, cruza la meta al volante de su Unipower. Su 9.º puesto se debió en parte al mal estado de sus frenos, ya que sufrió una avería irreparable, cuando se dirigía a nuestra ciudad. En la foto se pueden apreciar los colgajos de hielo, prueba visible del frío reinante.



A



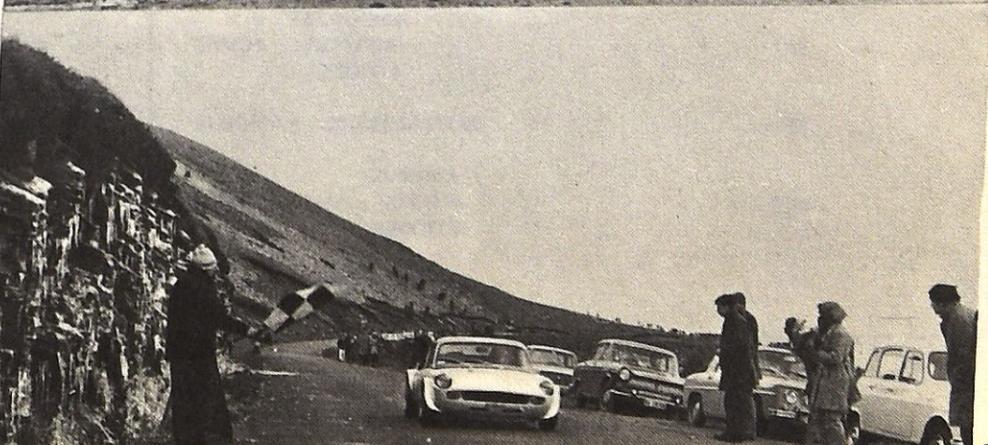
B



C



D



LA AUTOPISTA

BILBAO - BEHOBIA

EN PLENA

REALIZACION

Un estudio de la Common
Market Business Reports
de Ginebra
lo compara con las
autopistas europeas

Tenemos a la vista un informe redactado por los «Common Market Business Reports» de Ginebra. En él se establece una panorámica tanto de las peculiaridades de los servicios de transportes españoles como de la necesidad que siente el país ante el notable crecimiento experimentado. Es un estudio que trata preferentemente del régimen jurídico financiero de las cuatro sociedades concesionarias de autopistas españolas actualmente vigentes. El estudio escoge como ejemplo la autopista Bilbao-Behobia, primera etapa de la del Cantábrico y tramo de la E-3 que une Lisboa con Estocolmo, cuya obra la lleva a cabo «Europistas».

El creciente desarrollo de nuestra economía ha creado, como consecuencia, la necesidad de ampliar los medios de transporte. Sin embargo y en una escala comparativa mientras en España en 1960 era necesario producir 4.139 Tn.-Km. para obtener mil dólares, en Europa Occidental se podían estimar unas 1.700 Tn.-Km. para producir mil dólares. De ahí que se impongan el establecimiento de nuevos sistemas de comunicaciones a fin de llegar a esta cifra óptima de beneficio por Tn.-Km.

Los aumentos del parque han determinado importantes crecimientos en la intensidad del tráfico y los itinerarios donde se registran las mayores intensidades de tráfico son aquellos que enlazan las zonas de mayor renta «per capita». De estos itinerarios se puede destacar: La Junquera;- Barcelona - Valencia; Behobia - Bilbao - Santander - Oviedo; Madrid - Irún; Madrid - Valladolid; Sevilla - Cádiz - Málaga.

Bajo estos auspicios nació el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE) de 1967 que abarca dos tipos de tráfico: el existente entre las áreas circundantes a los cascos urbanos generado por el desarrollo de las grandes zonas metropolitanas; el derivado de la necesidad de desplazamientos a larga distancia.

Las sociedades concesionarias de autopistas

A fin de analizar las características fundamentales de este tipo de sociedades, se ha tomado como ejemplo la de Europistas, S. A., concesionaria de la autopista Bilbao - Behobia.

El Gobierno llegó a la conclusión de que este plan no podría ser llevado íntegramente por el Estado. Y de acuerdo con la ley promulgada 55/1960 de 22 de diciembre, estudió la fórmula de interesar al capital privado el cual podría a su vez emplear fondos de naturaleza extranjera.

La intervención de las Sociedades Concesionarias facilita la labor de financiación inmediata, ya que se encargan de la obtención de los capitales necesarios para la construcción de autopistas de peaje.

De acuerdo con ello y en un régimen jurídico especial se establece que la sociedad concesionaria se constituye como sociedad anónima pero sus acciones han de ser necesariamente nominativas y ha de darse cuenta a la Administración de cualquier cambio en la titularidad de las mismas.

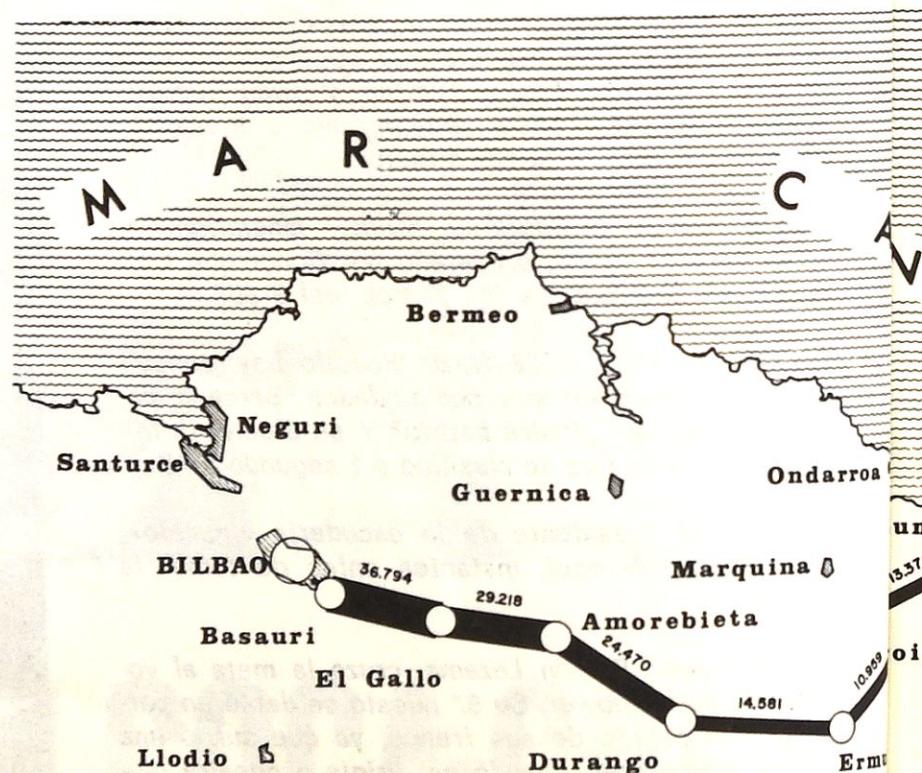
El objeto social ha de ser exclusivamente el de construcción, explotación y conservación de autopistas en régimen de concesión.

La financiación ha de hacerse con un porcentaje de fondos de procedencia extranjera.

A su vez las concesionarias gozarán del beneficio de expropiación forzosa con utilización del procedimiento de urgencia para la adquisición de los terrenos necesarios. Creándose como pieza maestra de sistema una Delegación del Gobierno en cada sociedad concesionaria.

Es con arreglo a estos fundamentos como se ha estructurado la concesión de la Autopista Bilbao - Behobia.

Los beneficios fiscales que obtienen se refieren a una bonificación del 95 por 100 en las cuotas del Tesoro de la Contribución Territorial Urbana; bonificación del 95 por 100 en los impuestos de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados por los actos de constitución de la Sociedad, etc.; libertad de amortización durante el primer quinquenio de la fase de explotación; reducción al 95 por 100 de los derechos arancelarios e impuestos de Compensación de Gravámenes interiores que graven la importación de bienes de equipo y utillaje y reducción de



hasta el 95 por 100 del impuesto sobre Rentas del Capital que grave los rendimientos de los empréstitos que emita la empresa española y de los préstamos que la misma concierte con organismos internacionales o con instituciones financieras extranjeras.

Características técnicas de la autopista Bilbao-Behobia

Las características topográficas como geológicas y el hecho de que el recorrido de esta autopista se deslice por zonas pobladas dificulta su realización. Siendo un tramo de la E-3 que une Lisboa con Estocolmo la hace de una importancia vital. Y en resumen al tener también un ramal que enlace Vitoria con la autopista, interesa por igual a la región vascongada.

Los altos niveles de desarrollo alcanzados por las tres provincias vascongadas se corresponden con unas altas tasas de amortización.

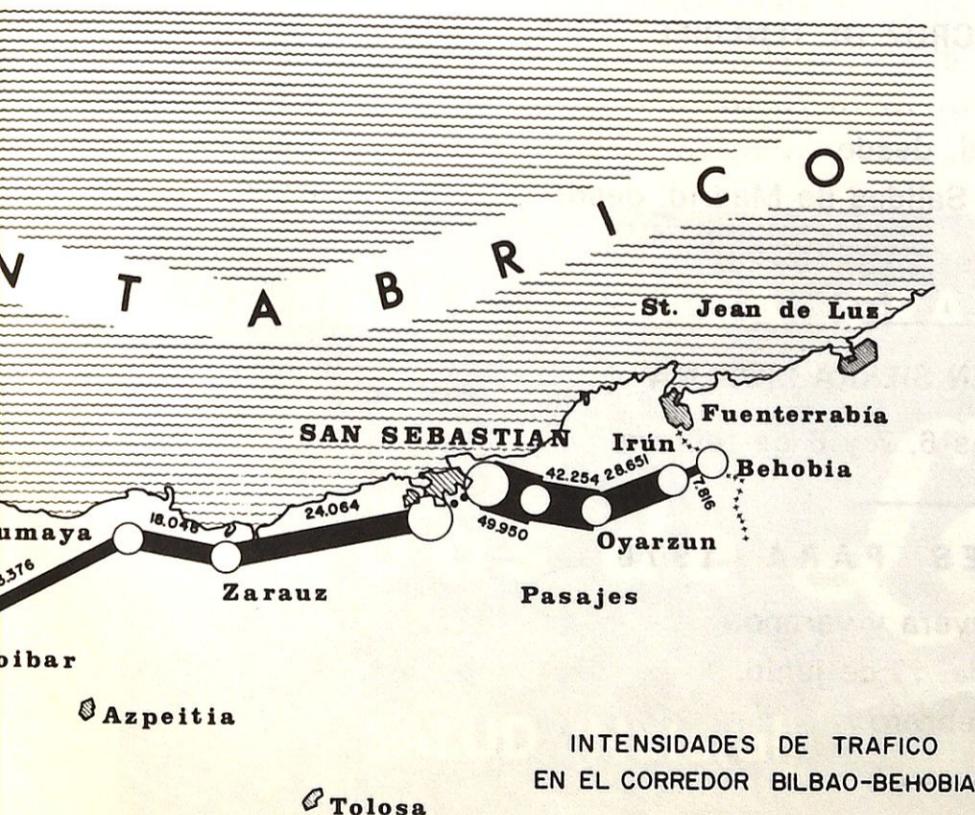
El parque al 31 de diciembre de 1968 era el siguiente:

	ALAVA	GUIPUZCOA	VIZCAYA	TOTAL NACIONAL
Camiones	6.416	13.130	21.357	592.351
Autobuses	160	568	824	27.195
Turismos	8.495	30.381	56.946	1.633.937
Motocicletas	7.147	26.129	27.074	1.279.902
Tractores Industriales	42	30	159	4.766
Tractores Agrícolas	2.417	182	198	215.249
Total	24.677	70.420	106.558	3.753.436
Porcentaje	0,65	1,87	2,83	100,00
Habitantes por vehículo	7	8	8	8
Habitantes por cada turismo...	21	19	16	20

De acuerdo con el decreto de concesión, el plan de realización de las obras se ajusta a los siguientes periodos:

Tramos	Fecha de iniciación de las obras	Fecha de apertura tráfico
Basauri-Eibar	Mayo 1969	Subtramos: Basauri-Amorebieta: Junio 1971 Amorebieta-Durango: Diciembre 1971. Durango-Eibar: Diciembre 1972
Eibar-San Sebastián Oeste	Enero 1970	Diciembre 1973
San Sebastián Este-Behobia	Enero 1972	Diciembre 1974

Dando cumplimiento a este plan, el 26 de mayo del año pasado comenzaron las obras del primer subtramo Basauri - Amorebieta.



Por el carácter casi urbano de la zona que atraviesa la autopista predominan los recorridos cortos y esto hace que sean necesarios enlaces cada pocos kilómetros, para poder dar así un alto nivel de servicio al usuario. Los proyectados en primera fase, además de los cuatro terminales son once (Gráfico núm. 5).

La sección transversal de la autopista es la propia de paisajes de geografía montañosa:

Plataforma: Basauri - Amorebieta: 26,50 m. Amorebieta - Durango: 24,50 metros.

Calzada: 2x2 carriles de 3,50 m. cada uno.

Arcenes exteriores: Basauri - Amorebieta: 3,70 m. Amorebieta - Durango: 2,70 m.

Mediana: 3,60 m.

En lo que se refiere a su trazado, la Autopista BILBAO - BEHOBIA consta de dos carriles cada uno con arcenes derecho e izquierdo a ambos lados y una mediana separadora en el centro.

Las velocidades específicas de proyecto, que no son las máximas que se pueden desarrollar sino aquellas a las que todo vehículo va seguro, son de 100 Km./h. hasta Erleches (Galdácano); 120 Km./h. desde allí hasta el túnel de Zaldívar, bajo el puerto de Areitio; 80 Km./h. desde éste hasta San Sebastián y 100 Km./h. entre Pasajes y la frontera de Behobia.

Los radios mínimos empleados en cada tramo son de 250 m., 450 m. y 800 m. para las velocidades de 80, 100 y 120 Km./h., y las máximas pendientes proyectadas desde 4 por ciento, para las dos primeras, y el 3 por ciento para la última.

Las tierras movidas suponen 20 millones de metros cúbicos. El número de puentes sobre carreteras, ferrocarril, ríos, etc., es de 88, a los que hay que añadir 48 grandes viaductos, para salvar valles profundos o zonas con un gran número de obstáculos.

Se prevé la construcción de casi 3 Km. de túneles dotados de sus correspondientes instalaciones de alumbrado, ventilación, etc.

Será necesario expropiar cerca de 10 millones de metros cuadrados y desviar centenares de líneas eléctricas, telefónicas, telegráficas, tuberías de agua, saneamiento, etc.

La autopista es completamente independiente de la red actual de carreteras, aunque se relaciona con ellas y con los núcleos urbanos por medio de enlaces perfectamente controlados en los que normalmente se sitúan las taquillas para el cobro del peaje.

Los enlaces previstos se sitúan en Basauri, El Gallo, Amorebieta, Durango, Eibar, Elgóibar, Zumaya, Zarauz, San Sebastián, Pasajes, Rentería, Oyarzun, Irún y Behobia.

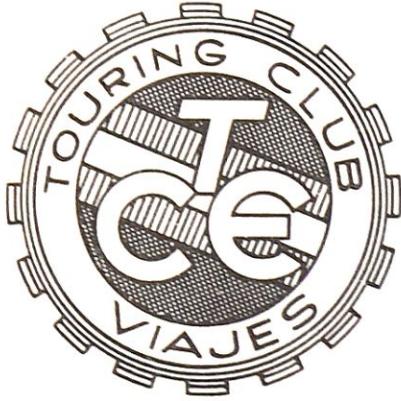
Como comparación entre los tiempos empleados en la carretera actual y en la futura autopista, podemos dar los siguientes:

	Tipo de transporte	Carretera actual	Autopista
BILBAO - SAN SEBASTIAN ...	Ligeros	167 minutos	72 minutos
	Pesados	236 minutos	116 minutos
BILBAO - BEHOBIA	Ligeros	201 minutos	85 minutos
	Pesados	274 minutos	145 minutos

El primer beneficiado con la puesta en servicio de una autopista es el usuario. En primer lugar, indirectamente, por aumento de renta, consecuencia del efecto multiplicador que para la economía de la Región tiene la construcción de la autopista. En segundo lugar, como beneficiario directo del uso de la autopista. A continuación se dan las relaciones de costes de usuario para varios recorridos, de los más significativos, entre camino convencional y autopista apreciándose la gran ventaja que supone para el usuario el elegir aquella para sus recorridos.

	Costes de usuario por carretera	Costes de usuario por autopista
BILBAO - ELGOIBAR		
BILBAO - AZPEITIA		1,30
BILBAO - AZCOITIA		
BILBAO - TOLOSA		1,16
BILBAO - ZARAUZ		1,26
BILBAO - SAN SEBASTIAN		1,31
ERMUA - ELGOIBAR		
ERMUA - AZPEITIA		1,38
ERMUA - AZCOITIA		
ELGOIBAR - SAN SEBASTIAN		1,38
SAN SEBASTIAN - ZUMAYA		
SAN SEBASTIAN - AZPEITIA		1,32
SAN SEBASTIAN - AZCOITIA		
ZARAUZ - SAN SEBASTIAN		1,41

VIAJES TOURING-CLUB, S. A.



AGENCIA OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Servicio Turístico Internacional
Agencia Técnica "Viajes Touring-Club, S. A." - Grupo A T-175

Oficinas en: **SAN SEBASTIAN**
Garibay, 18 (bajo) - Teléfonos 25735 y 28967 y en el
REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

BILLETES AEREOS, DE FERROCARRIL, MARITIMOS, CRUCEROS, EXCURSIONES.
VIAJES A FORFAIT, VIAJES DE BODAS (PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO).
RESERVAS DE HOTELES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO.
ALQUILER DE COCHES CON Y SIN CONDUCTOR

VACACIONES EN EL MES DE FEBRERO

PALMA DE MALLORCA	8 días. Salida de Madrid, desde	2.850,— Ptas.
»	» 15 días. Salida de Madrid, desde	3.600,— »
»	» 8 días. Salida de Barcelona, desde	2.300,— »
»	» 15 días. Salida de Barcelona, desde	3.200,— »

Fechas de salidas: 2 - 9 - 16 - 23

LAS PALMAS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE

LAS PALMAS. 8 días. Salidas de Madrid, desde	5.975,— Ptas.
SANTA CRUZ DE TENERIFE. 8 días. Salidas de Madrid, desde	7.400,— »
LAS PALMAS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE. 15 días. Salidas de Madrid, desde	8.200,— »

Fechas de salidas: 2 - 9 - 16 - 23.

TRES MONTERIAS EN SIERRA MORENA

Por 16.000,— Ptas. - Días 6, 7 y 8 de febrero.

GRANDES VIAJES PARA 1970

JAPON. — Feria de OSAKA. Varias salidas en primavera y verano.
MEJICO. — Campeonato Mundial de Fútbol. Salida. 13 de junio.
RIO DE JANEIRO. — Carnaval en Río, salida el 6 de febrero.

PIDA INFORMACION Y FOLLETOS EN ESTAS OFICINAS.

AVERIAS EN EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Cualquier usuario puede superar las dificultades

Hay algunas averías que podemos llamar típicas y que no es preciso ser un gran experto de la mecánica para reconocerlas y remediarlas. En el sistema de combustible nos encontramos con cuatro aspectos que, debidamente conocidos, pueden solucionarnos más de un problema o nos pueden servir para ayudar a otros automovilistas. Veamos estas averías:

FUGAS DE GASOLINA

1. Por desprendimiento del tubo del pivote del carburador o bomba. Se reconoce visualmente o por el intenso olor a gasolina y se soluciona apretando las abrazaderas o poniéndolas, en el caso de que no las traiga el coche.

2. Por rotura del tubo de conducción. Se reconoce de la misma forma. Solución: poner un tubo nuevo, procurando fijarlo a uno o dos soportes para que no vibre.

3. Pérdidas por capuchón de la bomba. La forma de conocerlo es la misma. Se remedia apretando el tornillo de fijación o, en su caso, la junta a la base.

LA GASOLINA NO LLEGA AL CARBURADOR

1. No hay gasolina en el depósito. Se advierte que, soplando por el tubo, no hay resistencia. Lógicamente, la solución es poner combustible en el depósito.

2. Obstrucción en las conducciones. Se advierte al soplar por el tubo y notar una resistencia invencible. Para remediarlo, basta con soplar con la boca, o bien emplear aire a presión. En último caso, desmontando la instalación.

3. Membrana de bomba rota. Si hemos comprobado que la gasolina llega mediante aspiración, se puede probar accionando el arranque del coche. Si con este método no fluye es síntoma de rotura. La única solución en este caso es reponer la membrana de la bomba, operación a efectuar en un taller.

LA GASOLINA LLEGA CON MUCHA PRESION AL CARBURADOR

Los síntomas de reconocimiento de esta avería suelen ser: el intenso gasto de gasolina, las bujías negras con hollín, mezcla excesivamente rica. Y la solución está en una junta más gruesa a la bomba ajustada mediante un comprobador.

LA GASOLINA LLEGA CON POCA PRESION AL CARBURADOR

Indica poco gasto de combustible, que el coche no rinde en alta, bujías blancas o casi blancas o que la mezcla es pobre. También la solución está en una junta, pero en este caso más delgada y ajustada también mediante un comprobador, operación que debe efectuarse preferentemente en un taller especializado.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

**este
invierno**



a los

patinazos



VALE MAS PREVENIR...

Miles de turistas han regresado a sus países con neumáticos Cinturato en sus vehículos. preparándose para su largo invierno.

CINTURATO
IRELLI

¡ seguridad sobre mojado!

MERCEDES C-111 y CITROËN M-135 CON MOTOR WANKEL



En la tradicional Feria del Motor inglesa de Earis Court, uno de los focos del interés general lo constituyó el vehículo experimental C-111 Daimler-Benz, equipado con un motor Wankel de tres cámaras. Unos cuantos visitantes ingleses no quisieron contentarse con admirarlo, pues sacaron el talonario de cheques y ofrecieron por el hasta 20.000 libras esterlinas (unos 3.364.000 pesetas). Un aficionado de la marca Mercedes-Benz se empeñó de manera especial en hacerse con el vehículo para lo que hizo entrega de un cheque en blanco —a pesar de todas las restricciones estatales sobre el crédito—, añadiendo que iba a notificar a su Banco que aceptase el mismo hasta un importe correspondiente a los 500.000 marcos (9.340.000 pesetas). Tampoco este señor pudo ser satisfecho: el C111 es invendible y sigue sirviendo a la Daimler-Benz de «laboratorio experimental rodante».

No hay duda de que Citroën ha entrado en un período de franca actividad. En el Salón de Ginebra (marzo próximo) presentará el Citroën Maserati, con motor de 6 cilindros en V a 90 grados. Y para el próximo Salón de París, su nuevo vehículo de 1.000 c.c. y cuatro cilindros.

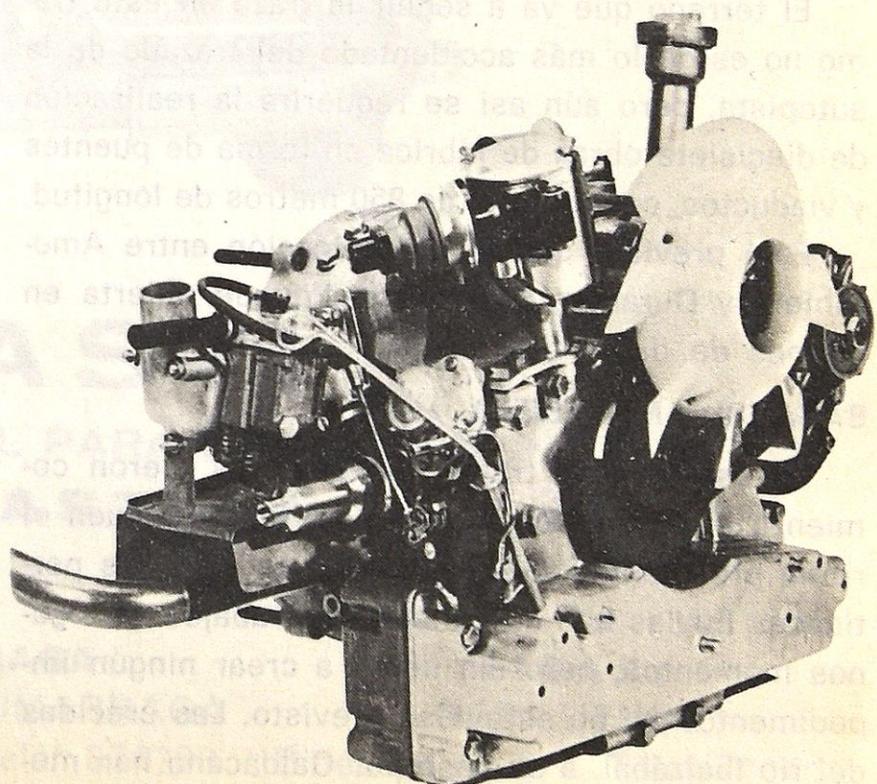
Pero, de momento, ha producido un gran impacto con su nuevo M-35. Se trata de un coupé dos puertas con línea claramente derivada del Ami-8 y trasera muy tendida. Lo fundamental del coche es que va propulsado por un motor de pistón rotativo tipo Wankel, ya que Citroën, a través de la sociedad Comotor, está directamente relacionada con NSU. El motor tiene una cilindrada comparativa de 995 c.c. (498 c.c. por cámara), rinde una potencia de 49 CV. a 5.000 r.p.m., y tiene un par máximo de 7 mkg. a 2.750 r.p.m., con un índice de compresión de 9:1. El motor va acoplado a una caja de cuatro marchas, a través de un embrague de diafragma, y es capaz de propulsar el vehículo a 144 Km./h. de velocidad.

Interiormente lleva asientos anatómicos de imitación de cuero, volante monobrazo también de cuero, y el cuadro habitual del Ami-8 se ve enriquecido con un reloj, luces testigo y un cuentavueeltas provisto de zumbador acústico, ya que el motor es tan silencioso que no se oye ni siquiera a alto régimen.

El consumo de gasolina es de siete litros a 84 Km./h. de velocidad; de ocho litros a 94; de nueve a 108, y de diez, a 117. El consumo de aceite, inyectado mediante bomba en la proporción del uno por ciento, aproximadamente, viene a ser de un litro cada 1.000 kilómetros. Los motores, se asegura, funcionan sin problemas durante dos años, mientras que el resto del coche goza de garantía por un año.

El M-35 va a ser fabricado en serie limitada a 500 unidades, exclusivamente se trata de un experimento. Al ritmo de dos diarios, tardará casi un año en ser fabricado en la totalidad de dicha serie. Su precio es elevado; de trece a catorce mil francos nuevos, y será entregado a 409 clientes especialmente seleccionados entre aquellos que ruedan más de 30.000 kilómetros al año para tener rápidamente datos. Por la misma razón, el coche no se exportará. De los 100 restantes, 50 se entregarán a personal de Citroën, siempre con la condición de superar los treinta mil kilómetros anuales, y los otros 50 a una agencia de alquiler de coches dependiente de Citroën, para trabajar en las condiciones especialmente duras del coche de alquiler. En el mes de enero se entregarán los primeros coches; no hay duda de que se trata de un experimento digno de atención.

(Motor Press)



EUROPISTAS INFORMA

Aprobación del tramo Amorebieta - Zaldívar

19 kilómetros nuevos de autopista

Tres millones y medio de m.³ de tierras a remover

Marcha de las obras Basauri - Amorebieta

La Dirección General de Carreteras ha dado su aprobación definitiva al proyecto presentado por EUROPISTAS, Concesionaria Española, S. A., del segundo tramo de la autopista Bilbao-Behobia, el comprendido entre Amorebieta y Zaldívar.

Ahora corresponde convocar el oportuno concurso para la posterior adjudicación de las obras e inmediato comienzo de las mismas dentro del próximo mes de enero.

Entre Amorebieta y Zaldívar la autopista tendrá un recorrido de 19 kilómetros. A la altura de Durango dispondrá de un enlace de salida y acceso, con la carretera nacional.

Entre terraplenes y desmontes, será necesario remover más de tres millones y medio de metros cúbicos de tierras. Y serán empleados 75.000 metros cúbicos de hormigón, conjuntamente con 1.300 toneladas de acero.

El terreno que va a seguir la traza en este tramo no es de lo más accidentado del trazado de la autopista, pero aún así se requerirá la realización de diecisiete obras de fábrica en forma de puentes y viaductos, con un total de 850 metros de longitud.

Está previsto que la comunicación entre Amorebieta y Durango, y viceversa, quede abierta en el mes de diciembre de 1971.

BASAURI - AMOREBIETA

En este primer tramo, cuyas obras dieron comienzo el pasado 26 de mayo, las obras siguen el ritmo preestablecido. En los últimos días, las pertinaces lluvias han dificultado los trabajos en algunos momentos, pero sin llegar a crear ningún impedimento que no estuviese previsto. Las crecidas del río Ibaizábal, a su paso por Galdácano han mo-



Vista de un tramo de las obras, en las proximidades de Amorebieta. A su izquierda puede observarse la carretera actual.

tivado, igualmente, reforzar la atención al curso de los trabajos.

Sobre los 14 kilómetros que comprende el tramo Basauri-Amorebieta, hay establecidos doce tajos de hormigonado más otros siete de movimientos de tierras, sobre los cuales, en ocasiones, se actúa simultáneamente.

También este primer recorrido parcial tendrá 17 puentes que salven y empalmen los desniveles del terreno, con una longitud de más de un kilómetro.

De la misma forma resultan sobradamente significativas las cifras relativas al movimiento de tierras realizado: un millón y medio de metros cúbicos en terraplenes, y tres millones en desmonte. En cuanto al hormigón y acero empleado, las cantidades son, respectivamente, de cien mil metros cúbicos y dos mil quinientas toneladas.

En fin, estos datos pueden aparentar frialdad, por escuetos, pero, en definitiva, por sí y por lo que representan, son cumplidos testigos de la ingente obra que se está llevando a cabo para unir Vizcaya y Guipúzcoa por medio de una gran autopista.

HISTORIA DE UN PIONERO

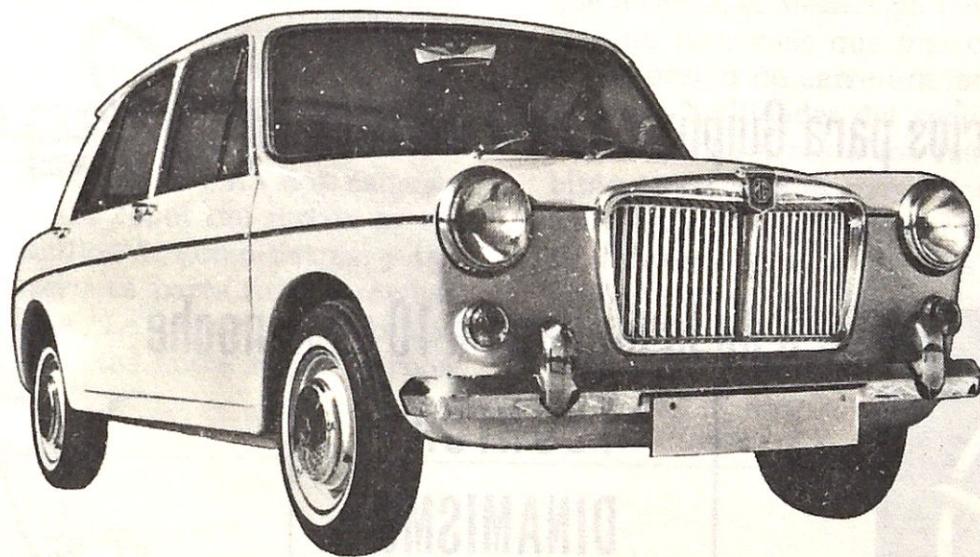
Hace ciento veinticinco años —el 25 de noviembre de 1844— nació Karl Benz en la Corte badense de Karlsruhe, como hijo del maquinista Johann Benz. Su nombre queda inseparablemente unido tanto a la Daimler-Benz AG como a la historia de la motorización internacional.

Fue a mediados de los años ochenta cuando Karl Benz efectuó con su vehículo motorizado y patentado los primeros ensayos de marcha en el solar de su propiedad de Mannheim. Se llenó de orgullo cuando por fin se convirtió en realidad el sueño de su juventud de construir un vehículo que se moviera en la carretera sin caballos ni rieles. Quizá a la edad de trece años fue inspirado por el modelo de un vehículo de vapor cuya imitación estudió en un colegio de Karlsruhe. Sea como sea, lo cierto es que esta experiencia le causó una profunda impresión. A pesar de que su madre le habría visto gustosamente como funcionario en posición bien retribuida, era comprensiva con su inclinación por

la técnica. Probablemente la consideró una herencia de su padre; que había vendido su alma a la locomotora de vapor. Pasaron muchos años antes de que Karl Benz pudiera dedicarse enteramente a la gran tarea de su vida.

La última noche de 1879, en la que por fin funcionó su motor, no fue para Karl Benz solamente el fin de un año lleno de privaciones, sino más bien el comienzo de una nueva época en la que su invento dio impulsos decisivos al desarrollo de la técnica. El corto período de ocho decenios que siguió fue suficiente para hacer de la motorización uno de los factores más importantes en la economía y la historia de la técnica. Nos damos perfecta cuenta de que con los grandes inventos de Karl Benz en la región de Mannheim y de Gottlieb Daimler en Suabia empezó la historia del automóvil. Hoy día, los dos inventores podrían echar sobre la obra de su vida una mirada retrospectiva llena de orgullo. Verían con satisfacción que su labor, que cambió completamente la situación del tráfico, es continuada con éxito por hombres de gran responsabilidad.

KARL BENZ NACIO HACE 125 AÑOS



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

CITROËN "MEHARI" un vehículo campero,

Ha sido presentado oficialmente el nuevo coche Citroën, el Mehari, del cual se ven escasas unidades todavía por nuestras carreteras. Este automóvil, realizado sobre la misma base mecánica del Dyane 6, lleva una carrocería especial, de plástico, con una línea «campera».

Sin ser un coche todo terreno, el Mehari se adapta perfectamente a las carreteras más inaccesibles, a los declives fuertes, a las rutas pedregosas. El agua, en cambio, parece afectar ligeramente el funcionamiento del

motor, aunque tenemos noticias de que sólo ha ocurrido esto con la unidad probada por Motor Press.

Como impresión general, hemos de decir que el Mehari nos ha gustado. Es un coche sencillamente divertido cuando se maneja fuera de las carreteras, de buen funcionamiento en éstas y de una estabilidad y poder de subida buenas. Como todo modelo fabricado por Citroën en España, su precio nos parece demasiado elevado: 100.000 pesetas, a las que hay que añadir el precio de la capota, unas 8.000 pesetas más. Por el contrario, puede ser matriculado como vehículo comercial, con lo cual queda exento del impuesto de lujo.

MOTOR: POTENCIA DISCRETA Y BUENA FLEXIBILIDAD

La planta motriz, ya hemos dicho, es la del Dyane: 602 c. c., compresión de 8,5 : 1, carburador monocuerpo de 34, refrigeración por aire y un resultado concreto de 28,5 CV DIN a 5.750 r.p.m. con un par máximo de 4 mkg. DIN a 3.500 r.p.m.

La caja Citroën recibe en este coche los siguientes desarrollos: 6,06, 3,125, 1,92 y 1,42 en cada una de las cuatro marchas. El desarrollo final, en cuarta marcha, es de 20,3 Km/h. a 1.000 r.p.m., por lo que el coche va muy «largo» de desarrollo, ya que el régimen de potencia máxima correspondería a casi 117 Km/h., velocidad que sólo se consigue en una cuesta abajo muy pronunciada y con bastante longitud (al menos con el parabrisas levantado).



Reda Guipuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Bermingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 — 21383

SAN SEBASTIAN

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

con buen comportamiento en carretera

Verdaderamente, lástima que la primera siga sin sincronizar, aunque Citroën siga diciendo que su caja es de «cuatro marchas sincronizadas»; y en el Mehari es doblemente lástima porque, en cuanto se entra en terreno agreste, es preciso recurrir a la primera, lo que no se consigue sin desagradables ruidos de piñones, salvo que se ejecute un impecable «doble embrague». Bien las juntas homocinéticas y tan sólo regular el sincronizado de las tres marchas superiores, que en cambios muy rápidos no son capaces de frenar a tiempo los trenes de piñones, y dejan oír algún ligero chasquido.

SUSPENSION Y FRENOS: MUY BIEN

La suspensión de Citroën, no es un secreto para nadie, resulta imbatible sobre terreno quebrado; tan sólo le falta, para ser perfecta, un poco más de distancia al suelo. Pero no nos engañemos: el Mehari no pretende ser un auténtico «todo terreno»; se conforma con parecerlo, y, para ello, la suspensión actual es más que suficiente.

La estabilidad en carretera, con su clásico y peculiar balanceo lateral, es buena, y a campo través absorbe las desigualdades del terreno con singular facilidad.

Por su parte los frenos están sobradamente dimensionados para el ligero peso del coche, y su eficacia es indudable, incluso diríamos que un poco brutal en ocasiones. Da la impresión de que este coche no trae las clásicas zapatas duras de los otros Citroën, productoras del característico chirrido de estos coches al frenar; deben ser más blandas, más adherentes, y producen frenadas espectaculares, aunque su resistencia al calentamiento sea algo inferior.

CARROCERIA: UN COCHE «CAMPERO»

La gran novedad del Mehari es su carrocería, en estilo esquemáticamente similar al de un «todo terreno», realizado en resina plástica tipo ABS termo moldeable. La plataforma y largueros del bastidor son los del Dyane, y sobre esta plataforma, de suficiente robustez por sí misma, y muy plana, viene a colocarse la carrocería de plástico. No hay puertas laterales, sino dos cadenas con enganche de mosquetón; el capot del motor se sujeta con correas delante y anillos de goma detrás, y tan sólo el pequeño portón trasero es parte móvil, además del asiento posterior abatible. Lo demás es todo una pieza o conjunto de piezas sujetas entre sí por pernos.

El parabrisas, por su parte, es abatible, y el coche queda así, con el parabrisas bajado, en su verdadera personalidad.

Porque, y aquí entramos en el meollo de la cuestión: ¿qué es y qué pretende ser el Mehari? Como elemento de trabajo, tanto para el campo como para la ciudad, la furgoneta AK-350, es indudablemente superior: más práctica, con cierre, idéntica capacidad de transitar por malos caminos, más robusta. El Mehari es un coche campero, que no es lo mismo que un coche para usos agrícolas.

Como campero, o playero, se entiende un vehículo apto para el recreo personal en zonas de utilización mixtas: fincas, playas, residencias-balnearios, o como vehículo de trabajo en utilizaciones muy específicas, tales como aeropuertos, obras públicas en ciertos casos, o intermedio entre ambas utilizaciones, de recreo y trabajo, como excursiones de caza. Es un coche capaz de transitar por casi cualquier camino, y por campo a través que no presente demasiadas dificultades.

BUEN RENDIMIENTO EN CARRETERA

Aunque su finalidad sea la ya señalada, el Mehari se presta de buen grado al viaje largo. En nuestras pruebas le hemos cronometrado una velocidad máxima, en promedio de doble pasada, de 102,3 Km/h. No está nada mal para un coche con una aerodinámica como la del Mehari, y de una cilindrada tan exigua. La aceleración no es brillante, pero tampoco se le puede pedir mucho más. El kilómetro con salida parada se cubre exactamente en 47", y entrando a 40 Km/h. en cuarta se consigue un tiempo de 48" 2/10. Pero lo importante es el comportamiento global en carretera. Gracias a su buena estabilidad, y a sus frenos sobrados para el peso y la velocidad que alcanza, el Mehari no resulta un vehículo lento mientras no lleve más que una o dos personas a bordo. En un recorrido de carretera, andando siempre casi al tope de las posibilidades del coche, hemos observado un consumo de 7,35 litros a los 100 kms. La protección del habitáculo de lona es muy eficaz e incluso de noche basta con poner la calefacción a media potencia para no sentir ningún frío. Los asientos son los mejores y más envolventes que nunca ha hecho Citroën, aunque un poquito cortos; por desgracia, la posición del volante quita gran parte del placer de conducción.

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

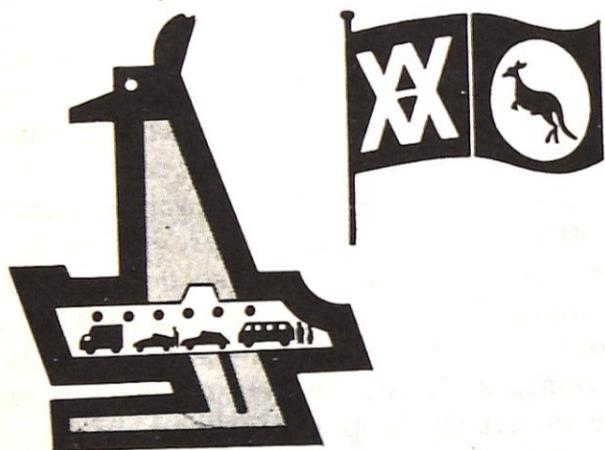
c/ Amara n.º 26 - Tlfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

COLCHONES INFLABLES PARA SEGURIDAD EN ACCIDENTES

La investigación en la industria del automóvil dirige sus pasos a la mayor seguridad para el conductor. En Detroit, se predice que los modelos de coches para el año 1971 estarán equipados con cojines de aire para proteger a los pasajeros en caso de choque.

Grandes cojines o colchones de plástico pueden inflarse instantáneamente de aire o de un gas adecuado en el momento en que el coche sufre el impacto frontal. También en el interior del vehículo pueden colocarse otros modelos adecuados para la protección de los pasajeros, hasta el punto de que se piensa en ellos como sustitutos más eficaces de los cinturones de seguridad.

En medios oficiales y en organismos de Seguridad de Washington se ha dicho que sería una buena idea que las fábricas de Detroit comenzaran a instalar estos nuevos equipos en sus productos, ya que los cinturones de seguridad no han tenido la debida aceptación entre los usuarios de automóviles.



a Italia en Canguro

Servicio regular ESPAÑA-ITALIA (Barcelona-Génova) en los transbordadores «CANGURO»

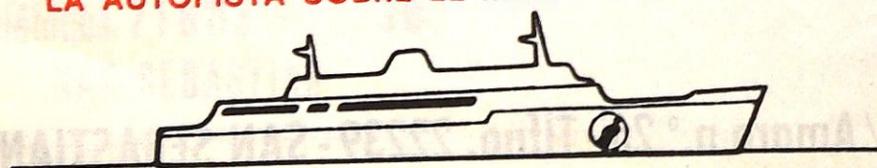
Salidas de Barcelona: martes, jueves y sábados a las 17 h.

Un viaje de 20 horas
Pasajeros con o sin su coche. Autopullmans
Precio desde 995 ptas.

DESCUENTOS ESPECIALES PARA GRUPOS

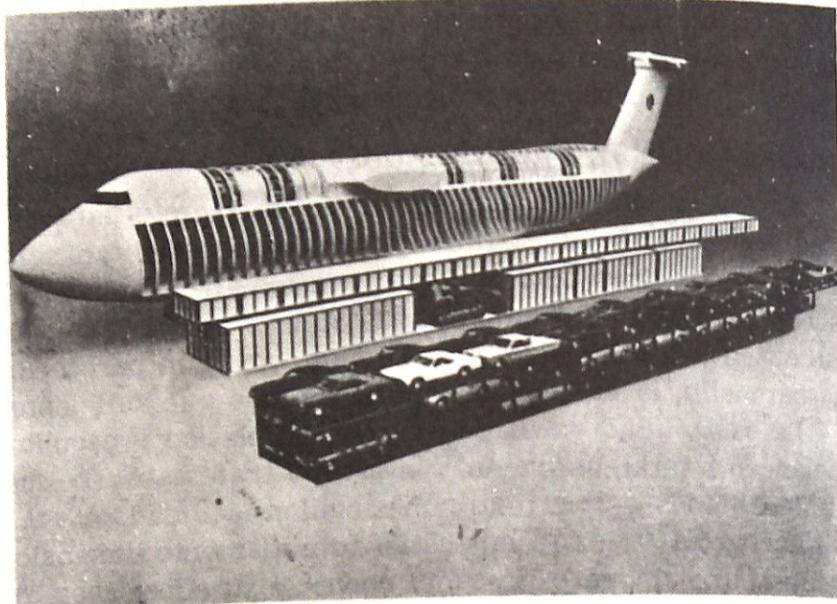
Información en las oficinas de YBARRA y en todas las Agencias de Viajes

CANGURO IBERIA S. p. A.
LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR.



AVION PARA EL TRANSPORTE DE AUTOMOVILES

Este avión revolucionará el transporte aéreo mundial. Se trata del Lockheed L-500 un jet que podrá transportar 20.000 coches al año desde una fábrica de Europa a los mercados de USA. De regreso traerá a Europa 15.000 coches americanos.



Este avión en principio fue pensado para transporte militar y tiene una gran capacidad en su interior.

En la foto vemos el nuevo L-500 con los coches americanos que llevará en su primer viaje.

NUEVO CINTURON DE SEGURIDAD SUJETA Y PERMITE TODOS LOS MOVIMIENTOS

El cinturón de seguridad «Reflex» de la marca británica KANGOL, posee un doble dispositivo de seguridad que le ha hecho ganador de un premio del Consejo de Diseño Industrial.



Uno de los dispositivos bloca (progresivamente) la cinta en función del comportamiento del coche: en caso de impacto, patinazo, frenazo violento, etc., con lo que el tirón queda amortiguado. El otro permite, con una recuperación posterior, que la cinta ceda cuando el conductor o pasajero se mueven, como en el ejemplo de la fotografía. El rollo de cinta «de reserva», junto con el sistema de bloqueo, va alojado en un receptáculo cerrado (abajo a la derecha).

LIBRERIA INFANTIL AMBULANTE

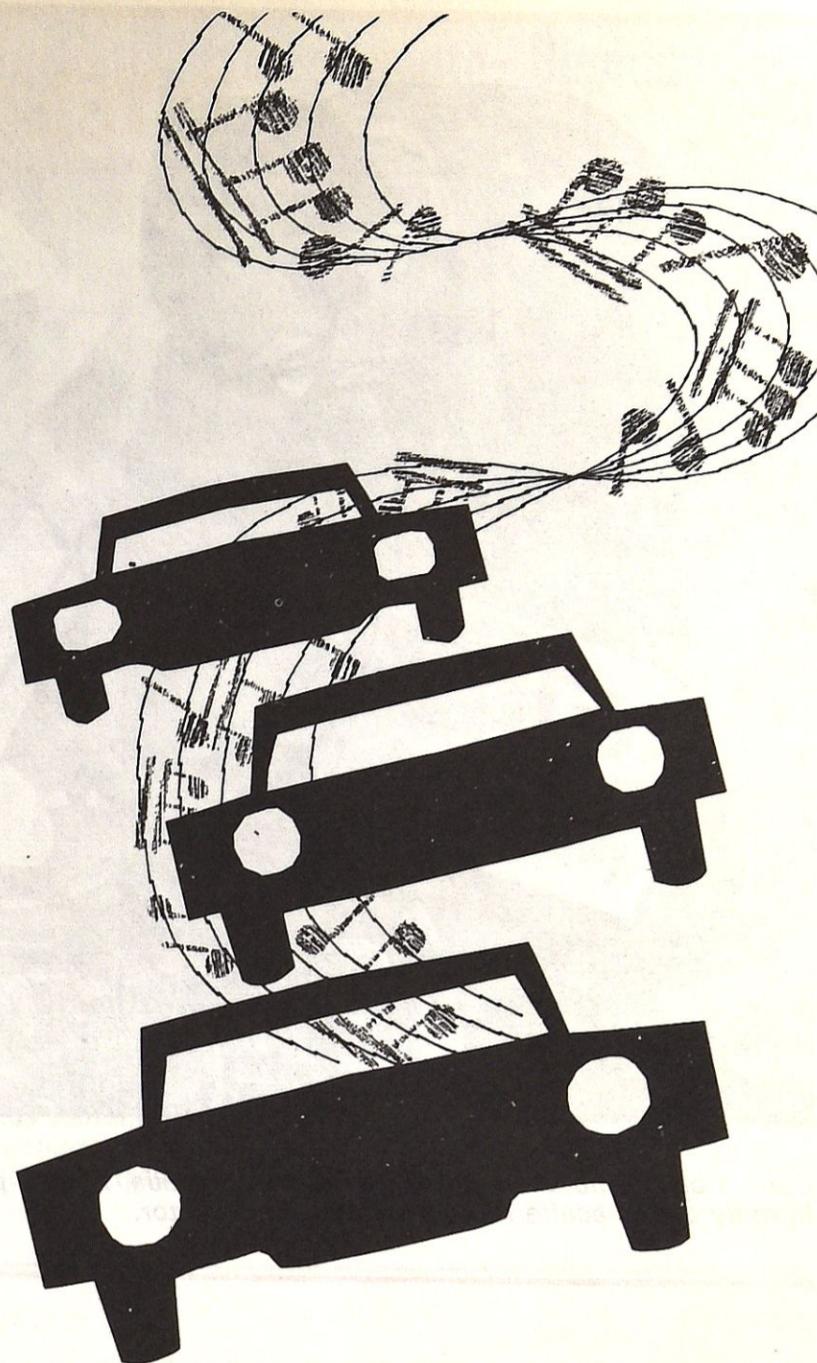


Este autobús en la calle recibe el nombre de librería. En Tokio van a desaparecer de la circulación los autobuses, pero se van a conservar algunos, como el que vemos en la foto, dedicado a librería infantil con gran éxito.

PRUEBAS DE SEGURIDAD



La Fiat, poco a poco, se ha ido transformando en una de las industrias automovilísticas más poderosas del mundo. Sin embargo, para aumentar las ventas, es preciso ofrecer a los clientes potenciales coches más económicos, más potentes y, sobre todo, más seguros. Nada tiene, pues, de particular que la casa italiana esté realizando un gran esfuerzo técnico y una importante inversión de capital en el capítulo de la seguridad. El grabado nos muestra, precisamente, un ejemplo práctico de dicho esfuerzo. Desde dos helicópteros con mandos a distancia, es decir, por control remoto, dos Fiat (uno «850 Cupé» y un «124») son dirigidos uno contra otro, a toda velocidad, para que choquen frontalmente para, de acuerdo con los resultados obtenidos, mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos. No se trata ya, hoy en día, de ofrecer automóviles más bellos sino de dar al usuario la máxima seguridad en eventualidades que, desgraciadamente, no se pueden evitar. La seguridad exige técnica y dinero y, por lo visto, la Fiat no repara en gastos y esfuerzos.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA



Con un buen embudo, y la varilla del nivel sacada, no hay peligro de que el aceite reboque y manche el motor.

CAMBIO DE ACEITE

¿Por qué cambiar el aceite?

Que el aceite hay que cambiarlo es algo que todo el mundo sabe. La razón de ello ya está menos clara; todos saben que, al cabo de un cierto tiempo de utilización, el aceite —en especial el detergente, que es el casi exclusivamente utilizado en los turismos— adquiere un color muy sucio y muy feo. Pero muchos también saben que esto no quiere decir demasiado, y que pese a estar negruzco, puede lubricar perfectamente. Además, para eso se lleva un buen filtro de aceite.

Vamos, pues, a analizar detenidamente las múltiples causas que obligan a cambiar el aceite, y que son todas éstas: oxidación, suciedad, dilución, envejecimiento y degradación, palabras todas ellas con un sentido verdaderamente propio para asustar, y así debe ser, en verdad.

LA OXIDACION

Este es el enemigo del aceite a altas temperaturas, por lo que en invierno es cuando menos debe temérsele. Si pasa de 115 ó 120 grados la temperatura del aceite, el oxígeno del aire que hay en el cárter lo oxida con relativa rapidez, e incluso a temperaturas más bajas, si el aceite no es de buena calidad.

Por ello es conveniente que el cárter del motor tenga una capacidad a tono con sus prestaciones (la mayoría vienen un poco escasos), pues a mayor capacidad, más tiempo tiene para enfriarse en el cárter entre dos pasadas sucesivas por el motor. Las altas temperaturas, además de la oxidación producen barnices y ácidos, los primeros de los cuales van obstruyendo progresivamente los conductos de aceite y pegando los segmentos, y los segundos tienen una acción corrosiva especialmente perjudicial para los casquillos.

LA SUCIEDAD

Básicamente, el ensuciamiento progresivo del aceite pro-



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

RONEO

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

MOTIVOS: Oxidación, Suciedad, Dilución, Envejecimiento, Degradación

viene de estas causas: la carbonilla, el polvo atmosférico y las limaduras metálicas. La carbonilla puede ser tanto de gasolina, formada por una combustión con mezcla demasiado rica, como por el aceite quemado en la cámara de explosión si sube en cantidad excesiva. Esta carbonilla puede llegar a ser tan fina que pasa a través del filtro y acaba dándole al aceite el color negruzco, junto con otros productos de descomposición química.

El polvo atmosférico entra por el carburador, y aunque la mayoría es evacuado nuevamente a través del escape, parte de él se adhiere al aceite que, en finísima película, baña las paredes del cilindro, y en parte es barrido por los segmentos hacia la parte inferior, cayendo al cárter. Este polvo finísimo será recogido en parte por el filtro de aceite, pero también en parte se colocará a través de sus microscópicos orificios, actuando a modo de fino esmeril sobre las superficies metálicas.

Finalmente tenemos las minúsculas partículas metálicas que se van arrancando del motor. También son retenidas en buena parte por el filtro, pero algunas se cuelan a través, causando un microscópico destrozo.

LA DILUCION POR LIQUIDOS

Por si todo esto fuera poco, el aceite va siendo contaminado por la presencia en progresivo aumento de dos líquidos: gasolina y agua. El agua se forma por condensación durante los arranques en frío, resultando de ello la formación de emulsión en la gasolina, cuyas propiedades lubricantes dejan bastante que desear. En cuanto a la gasolina, que suele llegar a depositarse sobre el cilindro durante el arranque en frío, también diluye el aceite, disolviéndolo; la consecuencia es que éste pierde densidad y cualidades lubricantes.

ENVEJECIMIENTO POR EL USO

El cambio de temperatura, desde la ambiente hasta la de operación normal del motor, unido al continuo «machaqueo» mecánico a que se ve sometido el aceite entre las partes metálicas en fricción van rompiendo poco a poco su peculiar estructura molecular que le confiere sus cualidades lubricantes.

CONTAMINACION QUIMICA

Y para acabar, todavía tiene el aceite otra serie de enemigos que son los productos químicos de la combustión imperfecta que se realiza mientras el motor no ha alcanzado una temperatura de funcionamiento de, al menos, 60 grados. Naturalmente, todos estos productos, en especial los ácidos, resultan altamente perjudiciales, pues además de disminuir la capacidad lubricante del aceite, atacan las superficies de fricción, corroyéndolas y facilitando su posterior disgregación o erosión por frotamiento.

¿CUANDO HAY QUE CAMBIAR EL ACEITE?

Después de todo lo anterior, la necesidad imperiosa de proceder al cambio de aceite está más que justificada. Ahora bien, ¿cuándo corresponde hacerlo? Porque el meollo de la cuestión es éste: el intervalo entre cambios.

Para actuar de un modo científico, lo racional sería medir el intervalo de utilización a base de horas de funcionamiento del motor, o bien de revoluciones dadas por el mismo. Pero el único método viable es el de leer, la indicación del cuentakilómetros.

Dar cifras concretas resulta siempre algo arriesgado, pero peor es no darlas. Así, pues, para el coche que circula casi exclusivamente en ciudad, lo aconsejable es cambiar el aceite entre los 1.000 kilómetros, los coches que hacen trayectos muy cortos, y los 1.500 kilómetros para los que hacen trayectos bastante largos.

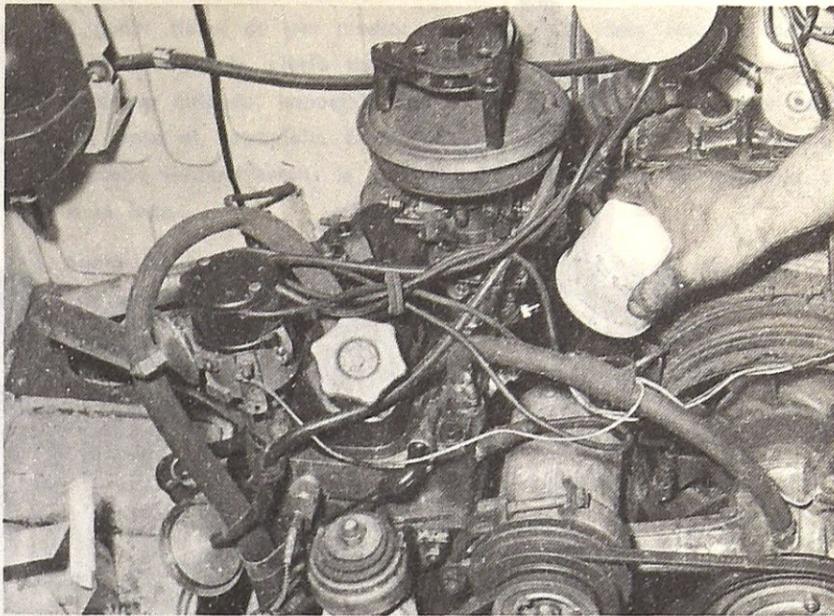
Los coches que no circulan más que en carretera (servicio público, viajantes que cubren zonas de gran extensión, etcétera), pueden alargarse hasta los 3.000 o incluso 4.000 kilómetros, si utilizan aceite de buena calidad, y trabajan en zonas de clima suave.

Lo más usual es que un turismo tenga una utilización mixta de ciudad y carretera; se considera como típico un 60 por ciento del kilometraje en carretera y un 40 por ciento en ciudad. Pero es precisamente la parte de tráfico urbano la que más castiga al motor, así que, entre unas cosas y otras, lo correcto es cambiar el aceite de 2.000 a 2.500 kilómetros de intervalo, según que la preponderancia de circulación en ciudad sea mayor o menor.

CAMBIO DE FILTRO

El filtro de aceite no requiere un cambio tan frecuente como el propio aceite, pero también hay que reponerlo. Lo normal es que el fabricante recomiende esta operación cada

10.000 kilómetros; a los 3.000 kilómetros, esto equivale a cambiar el filtro cada tres cambios de aceite.



Algunos coches tienen el filtro en posición algo inaccesible pero en la estación de servicio, tienen la herramienta adecuada (sobre el filtro de aire).

Ahora bien, como en invierno hemos decidido cambiar el aceite con más frecuencia, pues son más las impurezas y productos extraños que lo contaminan, por la misma razón debe frecuentarse el cambio de filtro y mantener la regla de cambiarlo cada tres cambios de aceite.

(Motor Press)

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Avenida de España, 9

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

Confirmación de una teoría

No suele ser frecuente que un conductor exponga sus defectos ante otro y, mucho menos, que lo haga públicamente. Estimo, sin embargo, que si procediésemos con abierta franqueza e intercambiásemos nuestras experiencias, unos y otros llegaríamos a conclusiones importantes, a conocernos mejor todos y a comprender qué nos hace, en ocasiones, comportarnos de una forma que, moderadamente, llamaremos ilógica. Inició, pues, este camino de las confidencias o, mejor, de las confesiones, con la esperanza de que resulte efectivo, de que cree prosélitos y de que los lectores nos expongan sus íntimos problemas como conductor sin rubores, firmando con su nombre o anónimamente. Quizá de todo ello salga algo. Veremos.

Para no jugar a aquello del «capitán Araña», empezaré por mí mismo, relatándoles un sucedido que ocurrió hace catorce o quince años y que desde entonces me ha preocupado. Confío de antemano en la benevolencia de ustedes y espero que lo que me aconteció les sea útil para escarmentar en cabeza ajena. El caso fue como sigue:

Viajaba de pasajero en una furgoneta manejada por un avezado conductor. Nuestra marcha era la máxima que el vehículo daba de sí: cien kilómetros por hora, y para mantenerla teníamos unas razones que no hacen al caso. Me sentía seguro y tranquilo pese a que la aguja del cuentakilómetros parecía querer salirse de su receptáculo golpeando una y otra vez en el tope. Ibamos charlando tranquilamente cuando, de improviso, uno de los pocos vehículos que a la sazón discurrían por nuestras carreteras nos adelantó indebida y peligrosamente y, pese a nuestra considerable velocidad, lo perdimos pronto de vista. Unos kilómetros más allá, el coche que no debía ir manejado por un conductor tan experto como el mío, al llegar a un cambio de rasante se salió de la carretera y fue a estrellarse contra unos árboles. En el lugar del suceso se habían detenido ya algunos automóviles y numerosas personas. Mi conductor, mi amigo, hizo lo propio, y yo, asustado ante el dramático espectáculo, le dije así: «¡Vámonos! ¿qué nos importa esto a nosotros?» Me calmó como pudo y no sólo nos detuvimos, sino que trasladamos los heridos en nuestra furgoneta hasta una clínica cercana y sanaron, a Dios gracias, todos ellos.

Mi amigo, el conductor, ha tenido el buen acuerdo de no echarme en cara nunca aquella cobardía mía; pero he sufrido un acusador más severo: yo mismo. Una y otra vez he pensado por qué mi primera reacción fue la de huir del lugar del accidente. ¿Por qué tal temor? ¿Por qué tal falta de humanidad? Me hice, naturalmente, mis reflexiones, y formulé, para mi uso, una teoría que me sirvió de escaso consuelo. Si un niño —me dije— tropieza en su casa con un jarrón roto, su primera intención será poner tierra de por medio; es, en efecto, una reacción primitiva, infantil, pero hasta cierto punto lógica. No se trata solamente del temor de ser culpado, imposible en aquel mi caso, sino el horror ante el drama, ante el estropicio. Desde entonces, creí comprender, aunque no lo apruebe —claro está— la reacción del que comete un atropello y se da a la fuga.

Ahora he tenido, en cierta forma, una confirmación de aquella nebulosa teoría que confeccioné para mi comodidad, para mi tranquilidad de conciencia. El famoso psiquiatra René Held, que ha examinado a centenares de automovilistas, ha encontrado en ellos, asevera, un fenómeno de verdadera regresión. Psíquicamente no corresponden sus reacciones con las de un hombre del siglo XX. Al volante, una persona manifiesta actitudes totalmente primitivas, sentimientos que se remontan a los primeros tiempos de la Humanidad. Paradójicamente le domina el miedo y, sobre todo, el miedo a la sangre, que era pesadilla de nuestros antepasados. Por eso —concluye— le asaltan reacciones de fuga ante un muerto o un herido.

La solución parece estar, pues, en sobreponerse a ese instinto ancestral, en comportarse con la responsabilidad de un hombre de nuestro siglo y, para cumplir con ello, se nos antoja que es conveniente conocer este importante aspecto de nuestros impulsos. En la ocasión relatada yo tuve a mi lado un conductor veterano que supo contenerme. Si usted no es tan afortunado, recuerde, por lo menos, mi corta y pobre experiencia.

CESAR MORA



GIMNASIO ESCUELA ATOCHA

GIMNASIOS MASCULINO Y FEMENINO
TOTALMENTE INDEPENDIENTES

Clases de gimnasia debidamente organizadas
con una gama de horarios, desde las 8 de la
mañana hasta las 9 de la noche.

Duque de Mandas, 11 bajo - Teléfono 28.962

SAN SEBASTIAN



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

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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



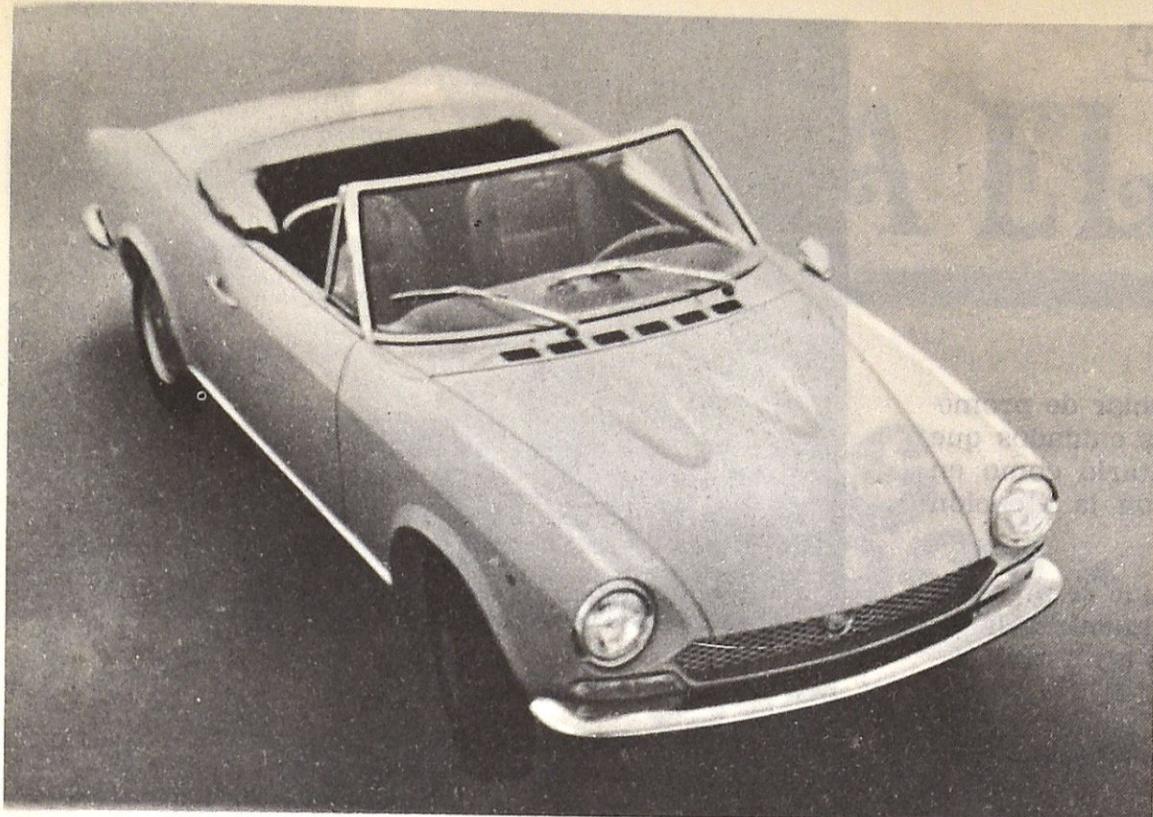
Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



SE PREPARA EL SEAT 1430 SPORT

En el Salón de Turín, balcón abierto hacia Europa del automovilismo italiano, Fiat ha presentado la nueva versión del ya conocido y prestigioso 124 Sport, tanto en sus variantes Coupé (que ahora son dos) como Spider.

Damos especial importancia a esta noticia porque, desde hace meses, se viene rumoreando con insistencia que Seat va a lanzar este modelo. En realidad, creemos que su puesta en el mercado español será similar a la del 850 Sport Spider, o sea, prácticamente importar un cierto número de unidades de fabricación casi totalmente italiana, al menos en lo referente a carrocería y a aquellas piezas de mecánica que no se fabriquen en España para modelos de la serie 124/1430.

Estos rumores por lo ya dicho, se pueden considerar como plenamente fundados. Es de suponer que Seat no ha traído algunos, en los pasados meses, precisamente esperando a que aparezca la nueva versión, esta que ahora presentamos, con el fin de ofrecer al cliente español un vehículo de auténtica novedad. Es más, algunas fábricas de la industria auxiliar han recibido pedidos de piezas para un Seat 1.430 Sport.

NUEVO MOTOR:

1.608 c. c., 110 CV/DIN

El motor básico, de 1438 c. c. y doble árbol de levas en culata, sigue equipando a una de las versiones, con su brillante rendimiento de

90 CV/DIN a 6.500 r.p.m. La única innovación en este caso reside en un nuevo radiador de agua, más eficaz y un ventilador movido por motor eléctrico, con mando termostático.

La gran novedad es la presentación de algo que desde hace tiempo era lógico esperar: una versión que incorpora el motor de 1.608 c. c., versión que se aplica tanto al Coupé como al Spider. Este es el motor que se utiliza en el 125 Especial (en el que rinde 100 CV/DIN a 6.300 r.p.m.), pero con un par de modificaciones: nuevos pistones, para conseguir una compresión de 9,8 : 1 (en vez de 8,8 : 1), y total variación del colector de admisión, que se ve sustituido por colectores independientes, ya que el motor va alimentado por dos carburadores verticales de doble cuerpo, en vez de un solo co-

mo en el otro. Con ello, la potencia asciende ahora a 110 CV/DIN, a 6.400 r.p.m., con un par máximo de 14 mkg. a 3.800 r.p.m. En esta versión el radiador es a base de panales de cobre, para mejorar la evacuación del calor.

TRANSMISION

DE CINCO MARCHAS

El motor de 1.438 c. c. sigue siendo acoplado a una caja de cuatro marchas (como en nuestro 1.430), y a petición, a una de cinco. En el 1.608, tan sólo se sirve la de cinco, idéntica a la del 125 Especial, con las siguientes relaciones: 3,667; 2,1; 1,361; 1; 0,881. En este caso el grupo cónico, en vez de ser el 4,10 : 1 (el del 1.430), es más corto, un 4,30 : 1 (como en el 124), para que la quinta no sea demasiado «larga».

NUEVO FRONTAL

De paso, se incorpora al coche un sistema de doble circuito de frenos (además del servo y el compensador de frenada). La innovación más aparente es el nuevo frontal, con cuatro faros redondos de óptica de yodo. También varían los pilotos traseros y algunos otros pequeños detalles. Interiormente se aprecian los asientos con tela en su zona central, limpiaparabrisas de velocidad variable y también con funcionamiento intermitente, y una nueva consola central, con aireadores, además de reloj eléctrico de serie.

El coche pesa 990 kilos en vacío, y, con el motor de 1.608 c. c. hace los 400 metros, salida parada, en 17 segundos, los 1.000 metros, en 31 segundos, y su velocidad punta alcanza la cifra de 180 kilómetros por hora.

(Motor Press)

PODRA SER COMO EL NUEVO FIAT 124 S. COUPE



ARRANQUE EN FRIO

Durante algunas semanas hemos de hablar de promesas que afectan al coche en invierno y los cuidados que se deben tener con él para poder disfrutarlo como en cualquier otra época del año, aunque con la atención debida.

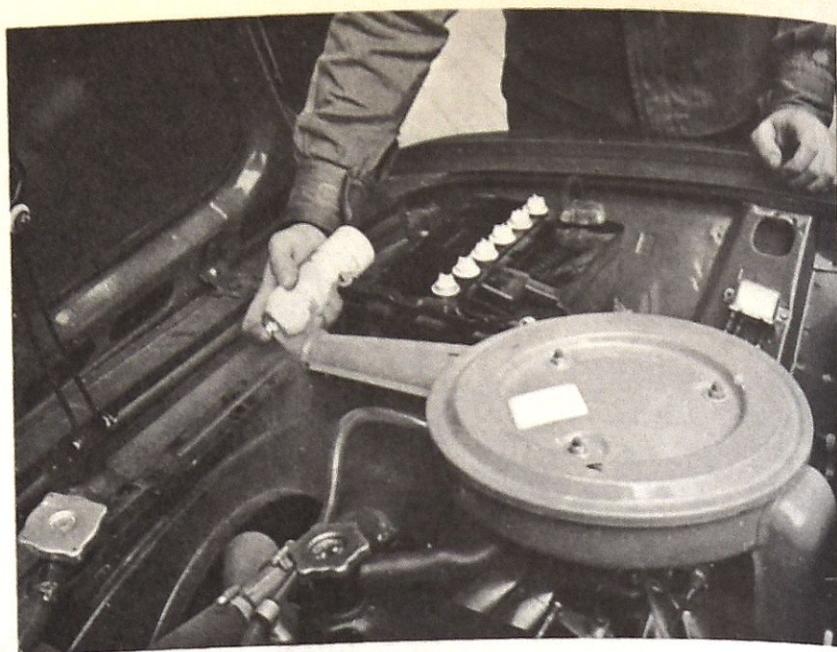
Hoy hablaremos sólo de un problema que se presenta a todos los coches en esta época, especialmente a la familia, muy numerosa de los del «Garaje de las Estrellas»: el arranque en frío.

El sistema de encendido sufre, por un lado, la insuficiencia de intensidad facilitada por la batería, y que es absorbida casi en su totalidad por el motor de arranque. Ello dificulta la arrancada, precisamente porque entonces, cuando los platinos se abren más lentamente, es cuando hace falta mayor intensidad. Por otro lado, la humedad puede llegar a comunicar el cableado de alta tensión.

De cara al arranque en frío, un sistema transistorizado de encendido ayuda en el sentido de que, incluso a bajo régimen, da un voltaje muy elevado de chispa, aunque tiene un consumo de corriente bastante alto. El mejor sistema, en este sentido, es de descarga de condensadores, con un consumo de corriente muy bajo, incluso por debajo del encendido corriente, y su voltaje de chispa es tan alto como es el de un transistorizado clásico.

En cuanto al aislamiento del circuito de alta tensión hay varios puntos que debe vigilar el automovilista: la torreta de salida de alta de la bobina, la entrada de alta a la tapa del distribuidor y la salida hacia las bujías y las propias bujías además, los cables y el interior de la tapa. Lo que debe hacerse en todos estos elementos es limpiarlos bien a fondo, eliminando en el interior de la tapa el pequeño rastro de carbonilla que a veces se forma entre los terminales y que sirve para comunicarlos unos con otros. Luego, rociarlos con «spray» hidrófugo, que existe en el comercio del accesorio, y que impide que se deposite la humedad.

En todo caso, es conveniente llevar un recambio de tapa de delco, una pipa y un juego de bujías, porque cuando alguno de estos elementos se comunica lo más prudente que se puede hacer es cambiarlo, de ser posible.



MODOS DE ARRANCAR

El mayor problema, de esta forma, se nos plantea siempre en el momento culminante de arrancar en frío. Las técnicas que se han de seguir pueden ser muy variadas, pero todas deben tener un único fin: primero, conseguir que el motor arranque lo antes posible, para prevenirse contra un agotamiento, y segundo, conseguir que el motor alcance con la mayor rapidez una temperatura adecuada (al menos setenta grados).

Norma general para estos arranques en frío es utilizar el «starter» el menor tiempo posible. En cada coche, es el dueño el que mejor sabe —o debe saber— lo que conviene para hacer una arrancada lo más fulminante posible: dar unos toques al acelerador para inyectar gasolina, tirar poco, mucho o nada del «starter» a la vez que regulamos el gas según conveniencias de cada coche. Una vez en marcha, eliminar en lo posible la acción del «starter» e, incluso, quitarlo del todo si el motor lo admite, manteniéndolo en marcha con ligeros golpes de acelerador, sin pasar de 1.500 ó 2.000 revoluciones por minuto.

No conviene esperar a que el motor se caliente con el coche parado, pues tardaría muchísimo, porque para girar sin resistencia apenas si genera calor. Lo conveniente es arrancar inmediatamente, procurando circular sin forzar el régimen, hasta que el motor se va calentando.

En el caso de motores muy reacios al arranque, puede ser conveniente proveerse de un pulverizador con un producto a base de éter, que por su gran volatilidad y facilidad de inflamación se inyecta al carburador (e incluso es suficiente hacerlo por el filtro de aire) y permite que las primeras explosiones «agarran» rápidamente.

(Motor Press)



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



RUEDA EL HUMOR

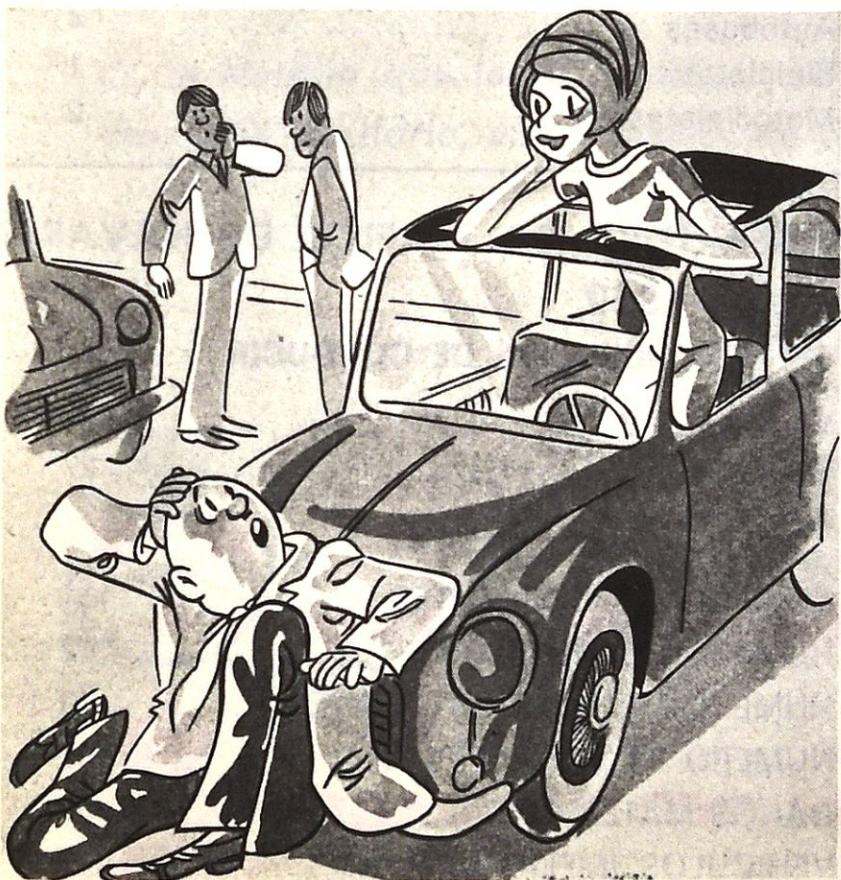


-¿No te da vergüenza? ¡Suspendirme a mí, a tu propia hija! ¿Te has creído que eres Guzmán el Bueno?

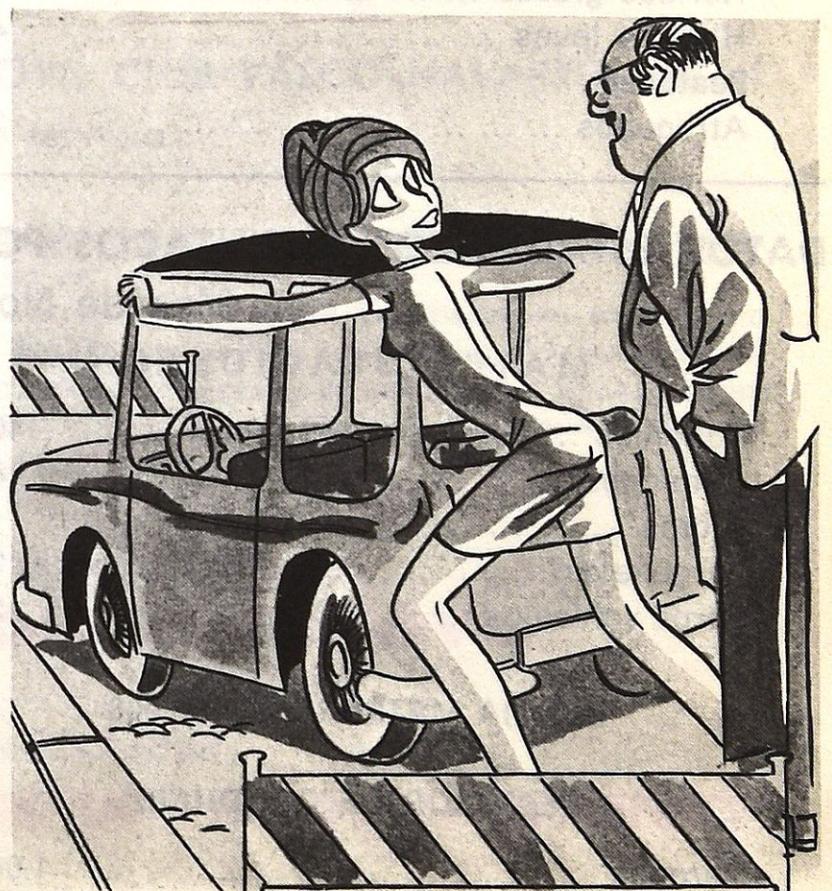
Las oposi- ciones al per- miso de condu- cir *



-Bien, usted sabe aparcar. Pero ¿puede usted recitarme la lista de los reyes godos? ¿Cómo se calcula el área del trapecio? No lo sabe ¿eh? ¡Suspendida!



-Supongo que va a suspenderme. ¡Pero esta vez lo habré justificado!



-¡Un poco más de paciencia hombre! Verá usted qué bien lo aparco.

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A DICIEMBRE DE 1969

MATRICULACION

	Fabricación nacional	Importación	Subasta	Total
Camiones	40	2	—	42
Autobuses	1	—	—	1
Turismos	554	3	—	557
Motocicletas	5	—	—	5
Furgonetas	37	—	—	37
TOTALES	637	5	—	642

ULTIMA MATRICULA: SS - 91.534.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	545
Hembras	92
TOTAL	637

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.491
Idem al Reglamento de Transportes	51
Total	1.542

ACCIDENTES DE CIRCULACION

TOTAL: 59

Muertos	11
Heridos graves	33
Heridos leves	43
Peatones:	
Atropellos	12

Causas:

Falta de señalización en obras calzada .	1
Exceso de velocidad	23
Giros incorrectos	4
No guardar intervalo seguridad	1
No respetar prioridades	7
Circular parte izquierda	5
Irrumpir peatones calzada	6
Maniobras mal señalizadas	1
Colisión caballería	1
Adelantos antirreglamentarios	4
Desatención	1
Fortuito	1
Estacionamiento prohibido	1
Otras infracciones	1
Patinazos	2

Vehículos implicados:

Turismos	67
Ciclomotores	5
Camiones	12
Autobuses	4
Bicicletas	1
Motocicletas	2

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Noviembre de 1969

MATRICULACIONES

Turismos	400
Camiones	43
Motos	8
Furgonetas	70
Otros vehículos	26

ULTIMA MATRICULA: 66.908

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	1.001
Hembras	233

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	221
Hembras	27
NUMERO DE ACCIDENTES	131
NUMERO DE MUERTOS	12
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	43
NUMERO DE HERIDOS LEVES	53
DAÑOS MATERIALES	59
VEHICULOS IMPLICADOS	218
SANCIONES	2.792



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

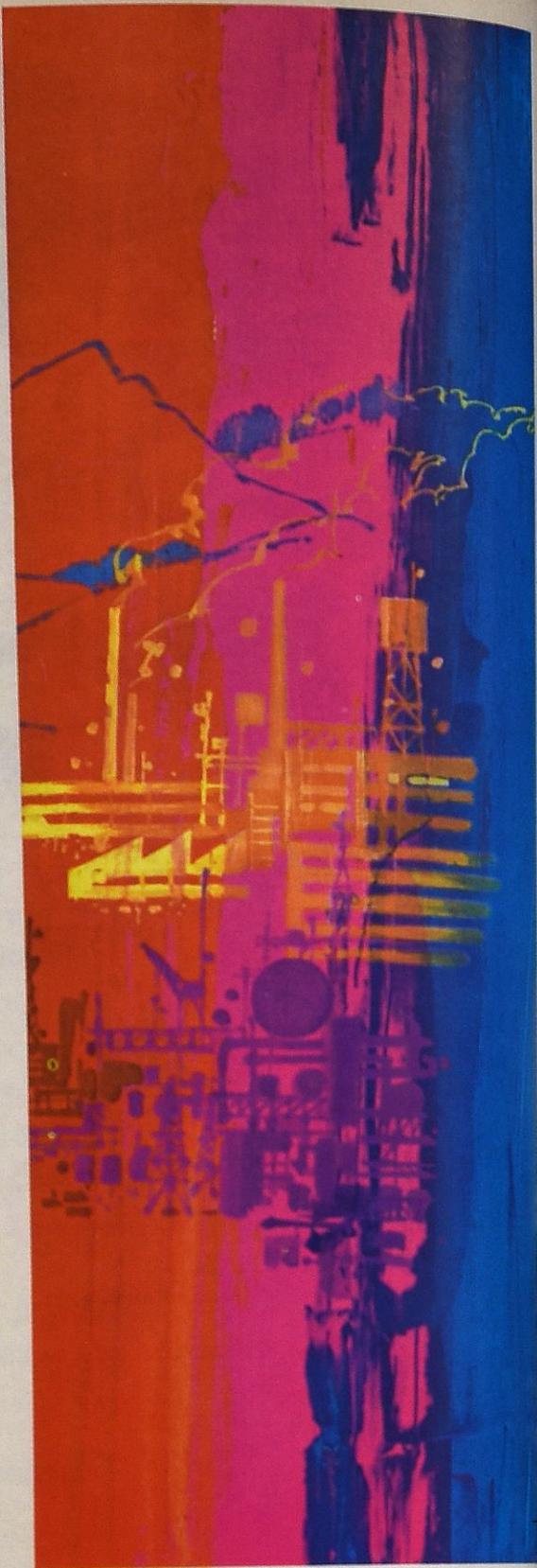
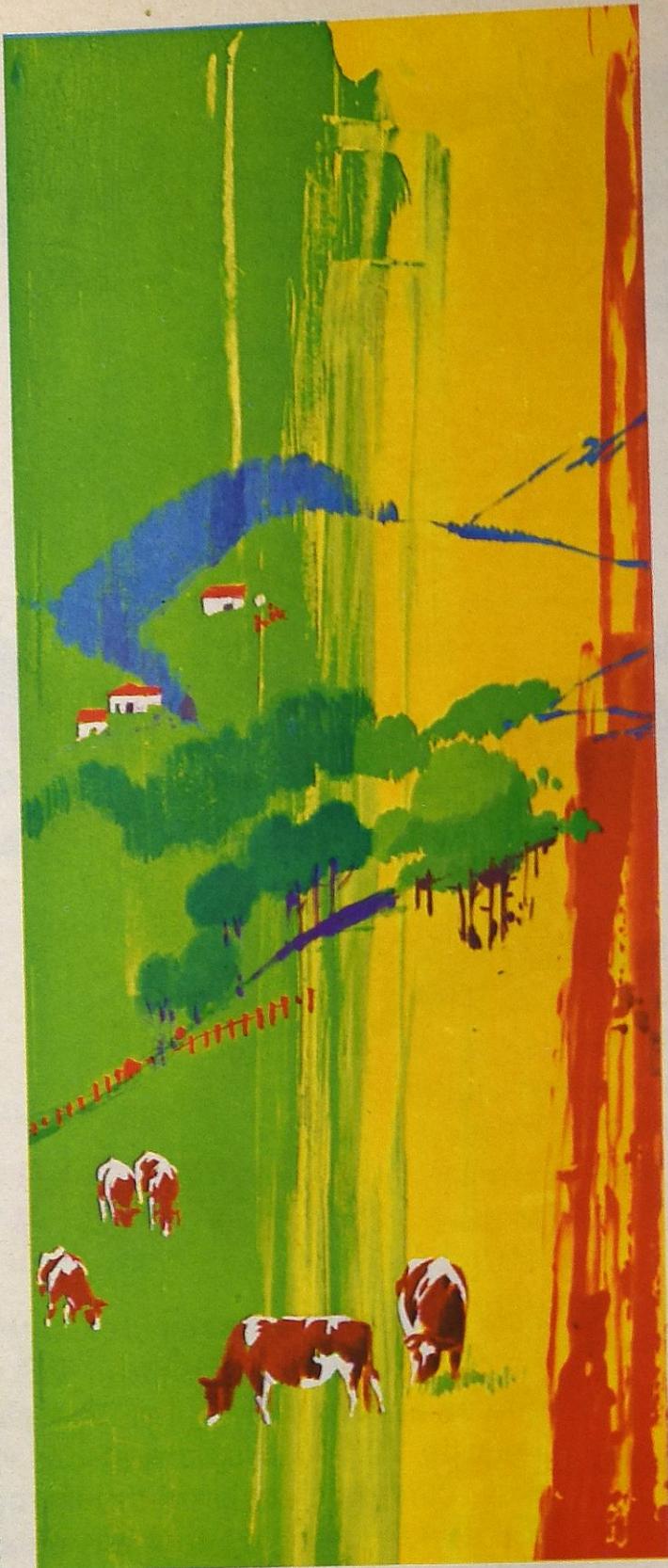
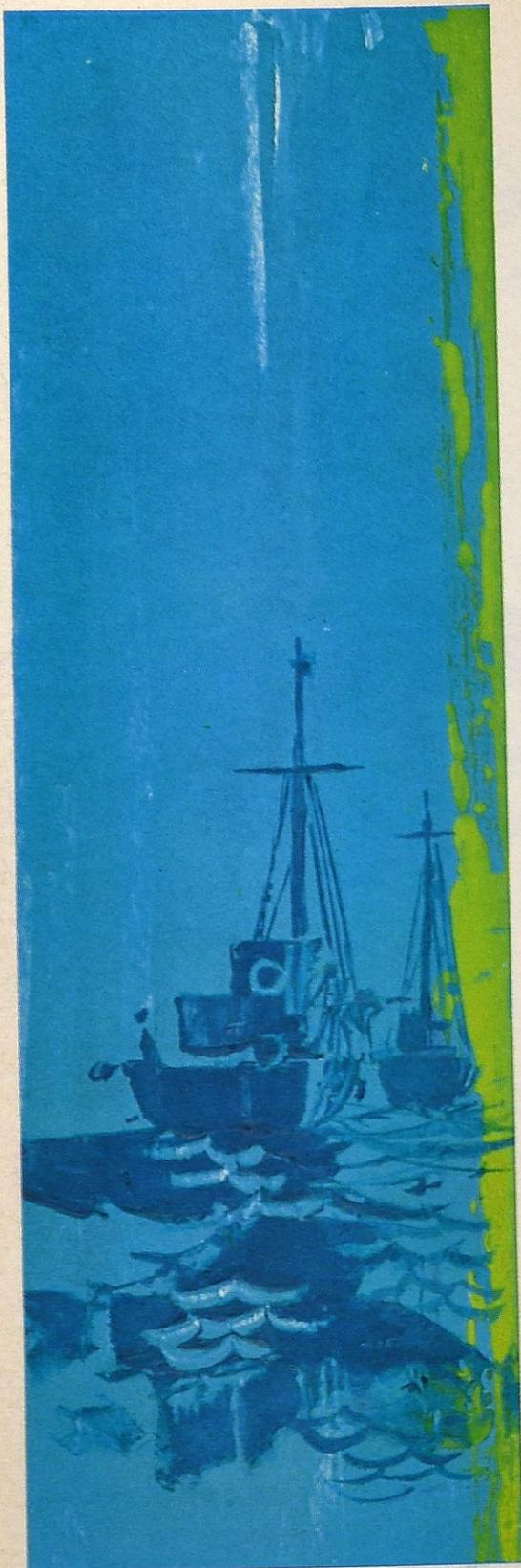
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



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