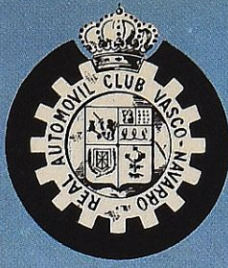


El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.ª EPOCA - N.º 41

JUNIO 1971





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

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

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensualmente en forma totalmente gratuita. Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Carnet de Asistencia Internacional

A través del Club, puede obtener bonos de asistencia para viajar por el extranjero, con los cuales podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad, etc. Los bonos cuyo importe se satisface sólo si se ha tenido necesidad de utilizarlos, alcanzan la cifra de 25.000 Ptas. y son valederos en cualquier país, por el período de un año a partir de la fecha de su expedición.

Revisión médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A 1 - A 2 y B).

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos contra sanciones impuestas por Jefatura de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles, etc.

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

Actualmente nuestra cuota es de 300 Ptas. anuales (25 Ptas. al mes) y los derechos de entrada de 100 Ptas. Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

**No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO**



LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

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

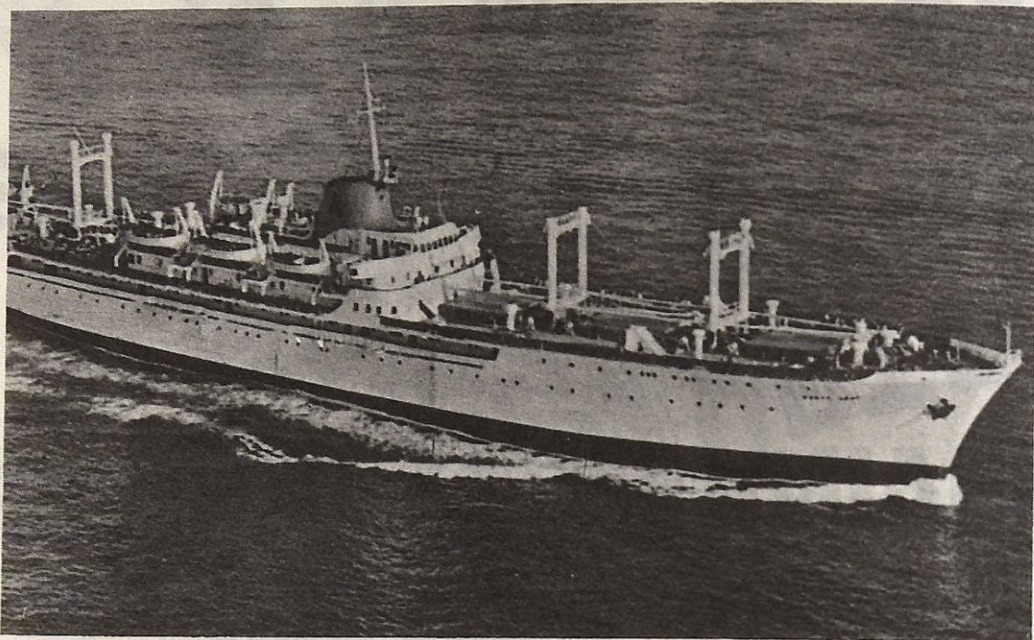
Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**





ORGANIZA CON LA M/N «MONTE UMBE»



2 SENSACIONALES CRUCEROS DE VERANO

A POLONIA Y RUSIA

Itinerario: BILBAO - AMSTERDAM - BRUNSBUTTEL - HOLTENAN - COPENHAGUE - LENINGRADO - ESTOCOLMO - GDYNIA - KIEL - BRUNSBUTTEL - HAMBURGO - BILBAO

Salida de Bilbao, el 31 de julio - Regreso a Bilbao, el 20 de agosto

Precio por persona, desde: 22.000 Pesetas

A ALEMANIA - DINAMARCA E INGLATERRA

Itinerario: BILBAO - HAMBURGO - BRUNSBUTTEL - HOLTENAN - COPENHAGUE - EDIMBURGO (LEITH) - LONDRES - BILBAO

Salida de Bilbao, el 20 de agosto - Regreso a Bilbao, el 4 de septiembre

Precio por persona, desde: 16.500 Pasetas

Informes e inscripciones:

WAGONS·LITS//COOK

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

SAN SEBASTIAN

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

MIENTRAS DUREN LAS OBRAS DE MODERNIZACION EN SUS OFICINAS DE MIRAMAR, 3
FUNCIONARAN PROVISIONALMENTE LAS DE: LEGAZPI, 12



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Variantes.....	3
Ordenes del Ministerio de Obras Públicas que afectan a los transportes por carretera.....	4
Vizcaya - La "challenge" de primavera, los "Karts", la "alianza del norte" y otras cosas sobre motorismo.....	7
Información del Club.....	9
Para Karina, el primer "Coche del año".....	11
Seat recibe la placa de "Coche del año".....	11
El aqua-planing puede tener solución.....	12
Un gran piloto donostiarra.....	15
Una rebaja limitada, el impuesto de lujo.....	17
Banco de pruebas: Austin 1.300.....	18
Alava-Definitivo: Un ramal unirá la autopista Bilbao-Behobia con Vitoria.....	20
"Transportes Urbanos de Vitoria, S. A.".....	20
Un ensayo original contra la congestión del tráfico	22
Noticias.....	25
La polución atmosférica y los medios de evitarla...	26
Volkswagen K-70.....	28
Defensa del mundo turístico: profetas y retardarios	29
Novedades.....	30
Gran Premio de Madrid.....	33
Rally de Navarra.....	34
Campeonatos del mundo de marcas.....	34
Gran Premio de Mónaco.....	36
Dispositivos antiparasitarios.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos.	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: - PAMPLONA (Foto: F. Galle)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria
Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

VARIANTES

Cuando la autopista Bilbao-Behobia esté terminada y en funcionamiento, se habrá cubierto una gran etapa en realizaciones viarias. Una de las zonas de más tráfico, y proporcionalmente con las carreteras más intrincadas debido a su propia orografía, podrá canalizar todo el exponente de su potencia por rutas cómodas y seguras.

¿Cuándo será esto realidad?

Sabemos que el tramo Bilbao-Amorebieta se halla ya terminado a falta quizá de pequeños detalles. Nos referimos a un tramo de la propia autopista.

Ya se sabe que muchas veces las variantes que unen las ciudades con las autopistas suelen presentar mayores dificultades al tener que abrirse paso por entre las poblaciones. En este caso particular las de Bilbao, San Sebastián, con accesos a Vitoria y otras localidades del trayecto.

Sí, esto es verdad. Pero sabiéndolo se tendría que haberlo proyectado así.

Según nos han informado, ese tramo, que está ya prácticamente terminado, no será utilizado de una forma masiva porque de momento al automovilista le cuesta más llegar al nacimiento de la autopista que si fuera a Amorebieta por el camino normal. Es decir, que lo que podría ganar en la propia autopista lo pierde tratando de llegar a ella.

Esto es consecuencia de que la variante sur de Bilbao no está terminada, y lo mismo podríamos decir de la norte.

Al parecer, Europistas está cumpliendo con los plazos previstos de tiempo. No se va al mismo ritmo en las variantes, cuestión que no compete a quienes construyen la autopista en sí.

Este problema que se está viendo en Bilbao, ¿va a tener su repetición en San Sebastián? No lo creemos, por cuanto todavía no ha comenzado a construirse la autopista en las proximidades de la capital donostiarra con el ritmo que se lleva hace tiempo en la zona de Basauri, mientras que la variante parece que tiene resueltos los problemas más difíciles. Claro que últimamente se ha notado una mayor lentitud en el trabajo. ¿Cuál es la causa?

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

ORDENES

DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

QUE AFECTAN A LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

El Ministerio de Obras Públicas ha dispuesto diversas órdenes por las que se registrarán los transportes por carretera. Estas modificaciones han sido acordadas a propuesta del Consejo Superior de Transportes terrestres.

Por la Orden de 26 de abril de 1971, se modifica parcialmente la de 31 de julio de 1953 que regula la fijación de las cuantías del Canon de Coincidencia.

En su parte expositiva se dice que resultaba necesario actualizar el importe de las referidas cuantías para que reflejen, de un modo más ajustado a la realidad, las circunstancias de tales transportes, los cuales, a consecuencia de las mejoras de la red de carreteras y de las características mecánicas de los vehículos, han incrementado considerablemente la velocidad comercial, aumentando sus recorridos anuales.

La Orden dispone:

Artículo 1.º Las normas primera y tercera del artículo segundo de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, que regula la fijación de las cuantías del Canon de Coincidencia, que deberán satisfacer a las Empresas ferroviarias los servicios públicos de transporte mecánico por carretera, quedarán redactadas en la siguiente forma:

"1.ª Los vehículos para viajeros abonarán anualmente las siguientes cantidades, con arreglo al número de plazas de que dispongan, excluida la del conductor:

Hasta siete plazas, 1.800 pesetas por vehículo.

De ocho a doce plazas, 3.800 pesetas por vehículo.

De trece a veinte plazas, 6.300 pesetas por vehículo.

De más de veinte plazas, 315 pesetas por cada plaza."

"3.ª Los vehículos dedicados al transporte de mercancías por carretera abonarán anualmente las siguientes cantidades por cada tonelada de carga máxima autorizada:

Los de radio de acción de 50 kilómetros, a partir de la localidad señalada como residencia del vehículo, 400 pesetas por tonelada.

Los de radio de acción comarcal, 1.400 pesetas por tonelada.

Los de radio de acción nacional, 2.200 pesetas por tonelada.

Los vehículos de radio de acción limitado, carga fraccionada e itinerario previamente señalado, a que se refiere el artículo 17 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, así como los provistos de tarjeta M. R., mientras estos servicios mantengan su actual carácter de provisionalidad, abonarán la cantidad que les corresponda con arreglo al grupo en que resulten clasificados, siempre que el itinerario marcado en la autorización que posean coincida con alguna línea de ferrocarril, quedando exentos de este abono cuando el itinerario no sea coincidente, a condición de que no realicen otros servicios fuera del itinerario que tengan señalado. Asimismo estarán exentos del pago del canon los vehículos con radio de acción de 50 kilómetros, si dentro de dicho radio no existe línea alguna de ferrocarril."

Art. 2.º La presente Orden será de aplicación a partir de las liquidaciones que se practiquen por el trimestre natural siguiente a aquel en que se publique en el "Boletín Oficial del Estado".

Art. 3.º Quedan derogadas las normas primera y tercera del punto 2 de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953.

★ ★ ★

Por la Orden de 26 de abril de 1971 se suspende provisionalmente el otorgamiento de autorizaciones para cualquier servicio público discrecional de transporte mecánico por carretera con determinadas excepciones.

Se expone antes del articulado que, estando muy avanzados los estudios para la regulación del acceso a la profesión de transportista, se hace preciso suspender con carácter provisional e inmediato tales autorizaciones.

El articulado de la Orden es el siguiente:

1.º Queda suspendido provisionalmente y hasta nueva orden el otorgamiento de autorizaciones para cualquier servicio público discrecional de transporte mecánico por carretera, excepto cuando se trate de las necesarias para su realización mediante vehículos de mercancías de radio de acción local o cuyo peso total en carga (tara más carga máxima) no exceda de seis toneladas.

2.º No obstante lo dispuesto en la norma anterior, se autoriza a la Dirección General de Transportes Terrestres para otorgar autorizaciones para nuevos servicios de las clases VT y VD, previo informe del Sindicato de Transportes, de la Junta de Coordinación y de la Jefatura Regional de Transporte de la provincia de que se trate.

3.º Los Organismos competentes podrán, sin embargo, autorizar la sustitución de vehículos afectos a un servicio ya establecido por otros de modelo y fabricación más reciente, siempre que tal sustitución no suponga el cambio de titular de la autorización y que, en el caso de servicios amparados por tarjetas VT, no tenga el nuevo vehículo más de seis plazas, incluida la del conductor.

4.º Los cambios de titularidad de las autorizaciones de servicios públicos discrecionales únicamente podrán ser autorizados por la Dirección General de Transportes Terrestres, en casos excepcionales debidamente justificados y previo informe del Sindicato de Transportes, Junta de Coordinación y Jefatura de Transportes de la provincia en la que esté domiciliado el vehículo.

5.º La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su promulgación.

★ ★ ★

Otra Orden, de 26 de abril de 1971, dispone sobre cierre provisional de la admisión de instancias y proyectos para la concesión de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, salvo los de excepcional interés público, con arreglo al siguiente articulado:

1.º A partir de la fecha de publicación de la presente Orden queda cerrada, con carácter provisional, la admisión de instancias y proyectos para obtener la concesión de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.

La Dirección General de Transportes Terrestres podrá, sin embargo, autorizar la citada admisión si concurren razones de excepcional interés público, alegadas y justificadas por el peticionario en escrito al efecto.

2.º Recibida que sea la solicitud de autorización, la Dirección General abrirá información previa, en la que habrán de ser oídos expresamente los Sindicatos de Transportes y Juntas de Coordinación de las provincias afectadas por el servicio a conceder, la que versará sobre la concurrencia de las circunstancias de excepcional interés público alegadas por el peticionario, al solo efecto de

resolver si se autoriza la admisión de instancia y proyecto para su tramitación.

La Dirección General podrá rechazar, en resolución motivada, la solicitud de autorización previa, sin necesidad de abrir información al respecto si de sus propios archivos resultaren datos acreditativos de que el servicio a que aquélla se refiere no es de excepcional interés público.

3.º Terminada la información, el Centro directivo dictará la resolución que proceda y, de ser ésta favorable, autorizará la tramitación del expediente de acuerdo con las normas vigentes en la materia.

Esta autorización no prejuzgará el resultado de ninguno de los trámites y resoluciones sucesivos.

4.º Denegada una solicitud, no podrá ser reproducida, salvo que hubieren cambiado las circunstancias que motivaron su desestimación, extremo que habrá de justificarse ante la Dirección General de Transportes Terrestres.

★ ★ ★

En la misma fecha otra Orden dispone sobre cierre de la admisión de instancias en solicitud de autorizaciones para servicios privados de mercancías, propios y complementarios, con radio de acción comarcal y nacional, con determinada excepción. Los artículos que regulan esta Orden son los siguientes:

1.º Queda cerrada hasta nueva orden la admisión de instancias en solicitud de nuevas autorizaciones para los servicios privados de mercancías, tanto propios como complementarios, que se pretendan realizar con radio de acción comarcal y nacional, excepto cuando se trate de las precisas para su realización mediante vehículos de mercancías cuyo peso total en carga (tara más carga máxima) no exceda de seis toneladas que se continuarán otorgando con arreglo a la normativa actual.

2.º La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su promulgación.

★ ★ ★

Finalmente por Orden de 7 de mayo de 1971, se suspende provisionalmente la tramitación de nuevas peticiones de establecimiento de Agencias de Transportes. Dicen los dos artículos que contienen esta Orden:

1.º Provisionalmente, y a partir de la fecha de publicación de esta Orden, no se tramitarán nuevas peticiones de establecimiento de Agencias de Transporte.

2.º No obstante lo anterior, se continuará la tramitación de los expedientes de nueva instalación incoados antes de dicha fecha.

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 286.981.250 ptas.
Reservas 573.000.000 »
Total 859.981.250 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA

Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1

Avda. Marcelo Celayeta, 10 bis

(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses	3,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses	4,50 %
Imposiciones a plazo de un año	5,00 %
LIBRETAS DE AHORRO	2,50 %

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)

VIZCAYA

BILBAO.- (De nuestro corresponsal, DINO)

Vizcaya está "sumergida" en regularidades, por obra y gracia de la Challenge de Primavera, que está organizando la Real Peña Motorista y de la que ya se han celebrado dos pruebas: el "I Rallye Cavallino Touring", especialmente dedicado a los debutantes, con clasificación aparte para los veteranos, y el "III Rallye Cavallino Sport 200". Ambas tuvieron lugar los días 4 de abril y 2 de mayo, respectivamente.

Estas pruebas son, esencialmente, de regularidad, con una o dos pruebas de velocidad pura para aquellos que afirman que eso de pasar hitos hectométricos o kilométricos es un "rollo".

Encabeza la clasificación general a falta de una prueba, el "IX Rallye de los Relojes", Avelino Goicoechea, seguido muy de cerca por el recordman de la Vuelta a España Miguel Sodupe, y la primera clasificada en el campeonato de España de Rallyes Femeninos, Milagros Ortega.

★ ★ ★

Guipúzcoa fue una de las provincias pioneras en un deporte que se creyó iba a hacer furor en España, pero que todo quedó en eso..., en el pensamiento, porque sólo en Barcelona y escasamente en Madrid, cuenta con algunos adeptos. Pero Guipúzcoa estuvo en la brecha en los momentos difíciles, es, los que había que "echar el reto".

Ahora, más vale tarde que nunca, ha despertado Vizcaya, y ya son varios los "karts" que buscan terrenos apropiados para la práctica de este deporte sobre mini-fórmulas".

¿Para cuándo una confrontación con Guipúzcoa?

★ ★ ★

De éxito rotundo se puede calificar la "Alianza del Norte", como se le ha dado en llamar en Vizcaya a los acuerdos tomados por el Automóvil Club

LA "CHALLENGE" DE PRIMAVERA, LOS "KARTS", LA "ALIANZA DEL NORTE" Y OTRAS COSAS SOBRE MOTORISMO

Vasconavarro, a través de sus diferentes Delegaciones, con otros Clubs de provincias limítrofes como Santander, Aragón, Burgos, etc.

Se trata de una "challenge" de pruebas de velocidad, a celebrar en las diferentes provincias y que a final de año dará una clasificación general, cuyo primer clasificado se proclamará campeón de la zona.

A esto, sólo una objeción: ¿por qué no se hace por cilindradas?

★ ★ ★

Los que hemos tenido que sufrir durante años, el realizar muy asiduamente el recorrido entre Bilbao y San Sebastián, con aquella carretera infame, pingüe negocio para fabricantes de llantas, amortiguadores y ballestas, nos parece que ahora rodamos sobre..., asfalto.

Pero, siempre hay un pero, creemos que es conveniente repasar la señalización de la ruta, y nos referimos concretamente a lo que concierne a las rayas continuas o intermitentes, que permiten o prohíben el adelantamiento.

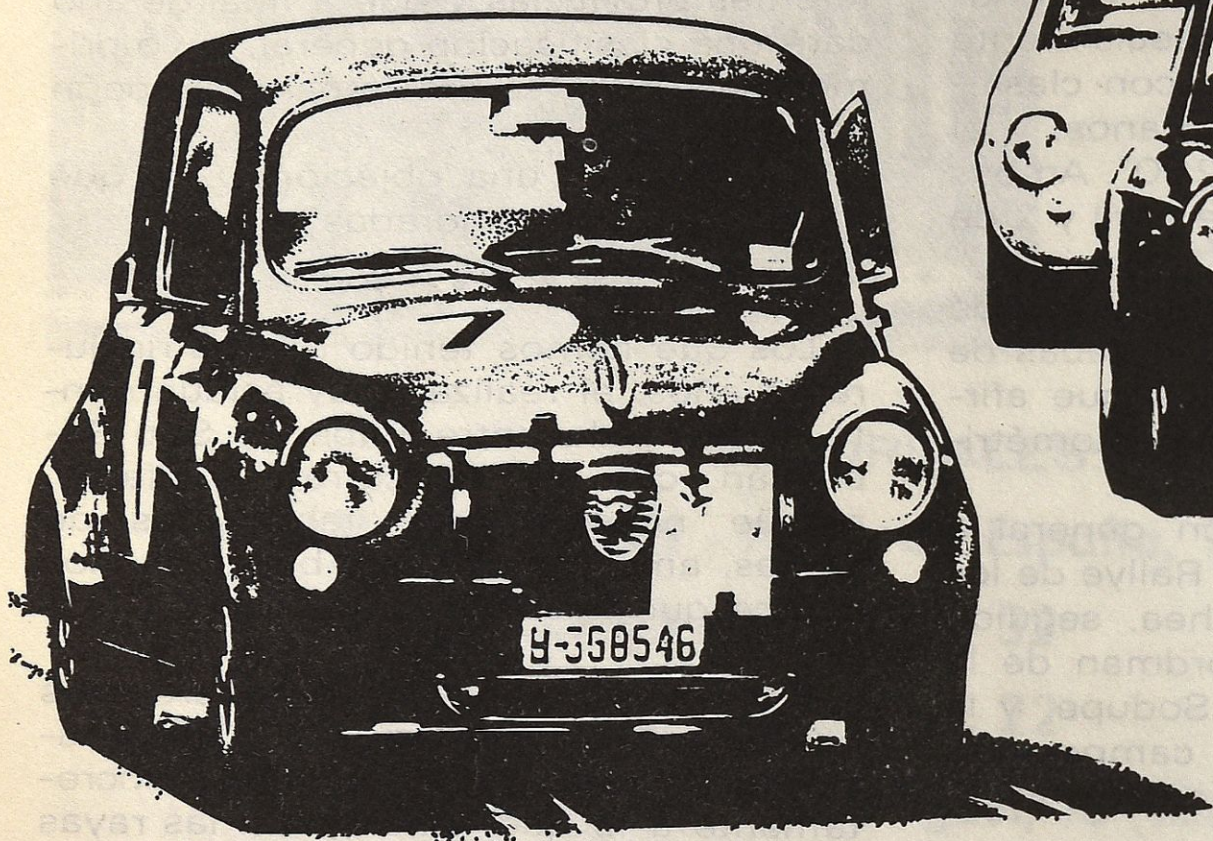
Sobre las que prohíben nada que objetar, pero hay zonas donde el adelantamiento está incomprendiblemente permitido.

Nosotros que utilizamos frecuentemente la N-634 y "nos las sabemos" todas y una más, sabemos que aunque tengamos a nuestra izquierda una raya intermitente el adelantamiento supondría una temeridad, pues no hay visibilidad. Hay amplitud, eso sí, pero no seguridad. ¿Quién nos dice que el vehículo que circula en sentido contrario, aun conservando su derecha, no viene pegado a la línea intermitente?

Recordamos a los responsables de la Jefatura de Carreteras repasen la señalización, pues nadie puede afirmar que el típico confiado se fije en la raya intermitente e intente la aventura por su cuenta. Al fin y al cabo... estaba permitido.

CINTURATO

TRIUNFA EN RALLYES



1971

SUECIA

CAMPEONATO SUECO DE RALLIES

- 1.º Eriksson (OPEL) *con CINTURATO*
- 2.º Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 3.º Masenius (OPEL) *con CINTURATO*

SUECIA

RALLYE INTERNACIONAL DE SUECIA

- 1.º Stig Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 2.º Lars Nystroem (BMW) *con CINTURATO*
- 3.º Harry Kallstrom (Lancia) *con CINTURATO*

CANADA

RALLYE DE INVIERNO

- 1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

ESPAÑA

I CRITERIUM GUILLERIES

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*



**con los mismos
neumáticos
de serie que ud.
utiliza en su
vehículo**

CINTURATO
PIRELLI

LA CUESTA DE MIRACRUZ

Uno de nuestros socios nos escribe una carta, exponiéndonos una sugerencia —ya en su día nos envió otra que fue publicada por creerla de interés— que podría ser estudiada por los técnicos en cuestión. El socio en cuestión es un buen colaborador nuestro, que siente grandes inquietudes por los problemas de tráfico que afectan a nuestra ciudad. He aquí lo que nos dice:

Habría padecido usted incontables veces la molestia que ocasionan los numerosos camiones que, saliendo de San Sebastián, suben la cuesta de Miracruz. Estos camiones, con su lento andar, entorpecen, notablemente el tráfico haciéndole perder fluidez. Gran parte de estos vehículos se dirigen a Trincherpe y a Pasajes de San Pedro.

Mi sugerencia es la de estudiar si sería posible desviar a estos camiones —incluso a automóviles y autobuses— al par del reloj de Ategorrieta para que marcharan por el camino que quedó sin utilidad al ser sustituidos los tranvías de Rentería por los actuales trolebuses que suben por Miracruz.

Los camiones, al no tener que subir la cuesta, harían el recorrido en menos tiempo con el consiguiente ahorro de combustible. Pasado el túnel de Herrera, empalmaría esta vía otra vez en uso con los accesos de la carretera de circunvalación a Trincherpe.

Ahí queda hecha la sugerencia. Ahora son los técnicos municipales quienes deben de acoger la idea y desarrollarla, si merece la pena hacerlo.

LAS OBRAS DE ALZA

Acogemos con verdadera satisfacción toda clase de sugerencias que se nos hagan. Entendemos que el Real Automóvil Club Vasconavarro, entidad que agrupa a más de diez mil socios, debiera ser el que canalizara todas las inquietudes, preocupaciones y problemas que abruma al automovilista, a fin de transmitirlos a los poderes públicos.

Pues bien, más de uno de nuestros socios lo ha entendido así y ahora nos viene otra sugerencia. La dirección de esta publicación atenderá el ruego de que el nombre no figure en la sugerencia, siempre que la misma nos sea remitida con nombre y apellido. Quedaran éstos como salvaguarda de lo que se propone, sugiere o protesta el socio en cuestión.

En esta ocasión el socio reside en Pasajes de San Pedro y, lógicamente, debe conocer el problema por haberlo experimentado en sí mismo. He aquí lo que dice:

A la vista de las dificultades que se producen al estar cortada la carretera general Irún-San Sebastián, en la que todo el tráfico excepto trolebuses y autobuses de viajeros han de pasar por Trincherpe, presento la siguiente sugerencia que creo corresponde a la Jefatura de Obras Públicas:

Primero: Que la carretera de segunda de Ventas de Irún, Oyarzun, Ventas de Astigarraga, Astigarraga debería ser bacheada, y aconsejar por medio de un gran anuncio en Ventas de Irún, que todo el tráfico fluido utilizara dicha carretera para Madrid, por Hernani; a Bilbao, por Hernani-Recalde y a San Sebastián, por Martutene. No es una obra de millones y, como quiera que las obras que se realizan han de durar unos cuantos meses, con el verano a la vista, la carretera de Trincherpe quedaría más descongestionada.

Segundo: La carretera de segunda Gainchurizqueta-Lezo que creo corresponde a la Diputación, debería ser atendida y de esta forma se evitarían las grandes colas que se suceden, sobre todo los domingos y días festivos en la general Irún-Madrid, en Gainchurizqueta, que al dejar la salida a los coches que proceden de Oyarzun a la N-1, si de ésta salen 20 coches autorizados por la Policía de Tráfico, en la citada ruta nacional se amontonan 50, formándose colas hasta la cuesta de Gainchurizqueta. Si la carretera de Irún a Lezo estuviera transitable, se utilizaría ésta. Y tampoco es una obra de millones.

Hasta aquí la comunicación de nuestro preocupado socio. Respecto a las obras en cuestión nos hemos informado, pudiendo anticiparle que se calcula quedarán terminadas para el 15 del próximo mes de julio.

La verdad es que nuestro amable comunicante nos envió esta sugerencia el pasado 30 de abril, però debido a dificultades de imprenta no pudo ser publicada en nuestro número de mayo.

NECROLOGICAS

FALLECIMIENTO DE DON FRANCISCO NERECAN

Con verdadero pesar debemos dar cuenta del fallecimiento de uno de nuestros socios más antiguos y en verdad querido de todos. Don Francisco Nerecán Celaya, fundador de Talleres Offset Nerecán, S.A., tan unido a este Automóvil Club, contaba con el cariño y el afecto de cuantos le trataron. Vinculada su familia estrechamente con nosotros por razones comerciales, el fallecimiento de don Francisco supone un duro golpe que ha apenado a todos. Reciban sus familiares, muy buenos amigos nuestros, la expresión de nuestra sentida condolencia.



DON JOSE ANTONIO ORBEA EN FRANCA CONVALECENCIA

Podemos registrar con gran satisfacción que don José Antonio Orbea Cortazar, directivo de la delegación en Vitoria del Real Automóvil Club Vasconavarro, se halla en franca recuperación después del grave accidente de circulación que sufrió recientemente. Habiéndose recibido en este Automóvil Club numerosas preguntas sobre su estado, vayan estas líneas como acuse de recibo, para satisfacción de quienes tanto le estiman y se preocupan por su estado de salud.

Por nuestra parte hacemos los mejores votos para que su recuperación sea inmediata y podamos verlo pronto colaborando como siempre con nosotros.

CANON DE COINCIDENCIA

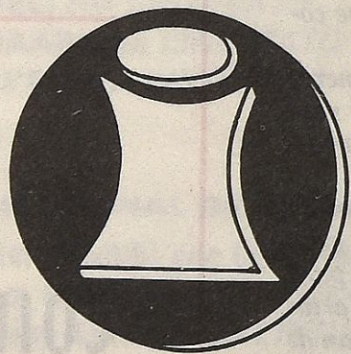
Se pone en conocimiento de todos los socios propietarios de vehículos de Servicio Público que el próximo día 30 finaliza el plazo para el pago del Canon de Coincidencia, correspondiente al segundo trimestre.

TECNICOS DE LA CONSTRUCCION
PROMOTORES DE
VIVIENDA
COPROPIETARIOS



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE
ANTENAS COLECTIVAS

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



IKUSI®

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



IKUSI

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

PARA KARINA, EL PRIMER "COCHE DEL AÑO"



Karina, la eurovisiva Karina, segunda en el gran festival de la canción, ha sido la primera compradora de un Seat 124 Sport después de que éste hubiese sido elegido, por una gran mayoría de españoles, "Coche del año". Contenta, llena de música por dentro, Karina espera todas las satisfacciones de su nuevo automóvil, el mejor automóvil fabricado en España, en el que, a más de 180 km/hora, nuestra eurovisiva cantante es seguro que puede llegar mucho más lejos que a Dublín.

SEAT RECIBE LA PLACA DE "COCHE DEL AÑO"



En el recinto de la gran muestra del Salón del Automóvil, ha sido entregada al presidente de Seat la placa del Coche del Año, concedida al modelo 124 Sport Coupé 1600, por votación popular.

El director de la Agencia Motor Press, organizadora de la elección, expuso los pormenores de ésta y los resultados obtenidos este año, y que ya son conocidos por nuestros lectores. A continuación, el director de "Mundo Deportivo" hizo entrega de la placa a don Juan Sánchez Cortés, quien agradeció a todos los medios informativos que participaron en la elección, y a sus lectores, los votos otorgados al modelo fabricado por su empresa.

Minutos más tarde, durante el recorrido del Ministro de Industria por el Salón, se detuvo en el "stand" de Seat, donde quedaba expuesta la placa.

Es el cuarto año que se organiza en España la elección de Coche del Año, siempre por medio de periódicos de toda España, entre los que se encuentra el nuestro. En todas las ocasiones esta elección ha despertado un gran interés entre el público lector.



¿que hacer cuando arde un coche?

- 1.º Actuar con serenidad.
- 2.º Intervenir con rapidez.
- 3.º Tener el extintor KRAFFT a mano (cada extintor KRAFFT va provisto de su correspondiente soporte para su cómoda colocación).
- 4.º Pulsar el disparador dirigiendo el chorro del Extintor KRAFFT a la base de las llamas.

Extintor KRAFFT, seguridad contra el fuego



KRAFFT

EL AQUA-PLANING PUEDE TENER SOLUCION

En vista de la cantidad de accidentes mortales, que siguen aumentando continuamente debido al aqua-planing, vamos a exponer sus causas y las medidas a adoptar en cada caso.

El aqua-planing —Vds. ya saben— es el deslizamiento o patinazo sobre carreteras mojadas; un fenómeno de tal importancia, que los organismos internacionales competentes están canalizando y lanzando llamadas urgentes de alerta.

Recientemente la prensa publicó un interesante estudio sobre el aqua-planing, estudio que fue realizado por Neumáticos General, que tam-

bién nos ha facilitado los siguientes y curiosos datos que nos interesa conocer a todos.

En la circulación rodada se dan dos formas de aqua-planing: el dinámico y el viscoso. En el aqua-planing dinámico, el vehículo circula a alta velocidad sobre la carretera mojada y llega un momento en que el neumático no puede drenar el agua y se forma entonces una película líquida entre él y la carretera, quedando prácticamente flotando a la deriva.

Si sigue aumentando la velocidad, la separación se produce en la totalidad de los neumáticos, perdiendo incluso los delanteros su velocidad

DIVISIONES
Y
MUEBLES
METALICOS



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356



de rotación aunque el neumático continúe avanzando a la misma velocidad, pero no respondiendo en absoluto ni a la dirección ni al frenado; el vehículo es prácticamente una barca y en estas circunstancias la menor dificultad en el trazado de la carretera puede ocasionar un accidente fatal.

Son, pues, dos los factores que intervienen en el aqua-planing dinámico: Velocidad y neumáticos; respecto al primero, el conductor debe tener la precaución de circular a límites de velocidad por debajo de los acostumbrados en circunstancias normales. Respecto a los neumáticos, es importante considerar su presión, su construcción, la armadura interior y el dibujo.

Más frecuente que el aqua-planing dinámico es el aqua-planing viscoso; para que éste se dé, sólo son necesarias unas pocas gotas de agua; al mezclarse éstas con el polvo de la carretera se forma una capa viscosa que resiste la normal rotación del

neumático y el coeficiente de rozamiento adquiere valores muy bajos. En tales circunstancias, el frenado se hace peligrosísimo.

Para evitar este tipo de aqua-planing, también los investigadores recomiendan una especial atención al neumático, tanto a la presión como al dibujo: Son necesarios dibujos buenos y profundos, banda de rodadura de anchos hombros que tenga perfecto drenaje en su zona central y que dicha banda tenga salidas laterales para la evacuación del agua.

En resumen, el neumático es factor decisivo en la previsión de accidentes por aqua-planing, y, dentro de los neumáticos, el radial impide por sus especiales características —como la estabilidad de la banda de rodadura— el cierre de drenaje motivado por la presión de la capa líquida.

A todos nos afecta el fenómeno del aqua-planing; en nuestras manos está, en gran parte, el poderlo evitar: Precaución y buenos neumáticos.

No sólo de gasolina "vive" un coche.

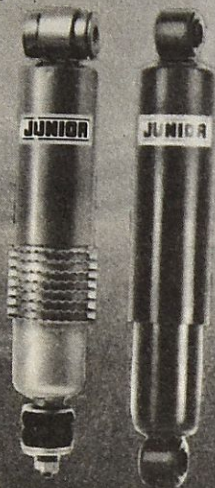
Hay muchos señores que se creen que sólo con gasolina un coche anda.

Y en el fondo tienen razón; un coche anda sólo con gasolina exactamente igual que un hombre puede vivir sólo con pan, pero... ¿cómo viven?

El coche necesita, además, aceite, reposición de algunas piezas elementales y cuidar las "piernas" para poder andar mucho y bien y que en las curvas no siga uno ¡¡a la cuneta!!

Con lo sencillo que es colocarle unos magníficos amortiguadores Junior!

Póngale Junior, échele gasolina y todas las demás cosas, póngalo en marcha y agárrese que vienen curvas. La seguridad la da la propia seguridad.



AMORTIGUADORES
JUNIOR

El "otro" seguro
de su coche

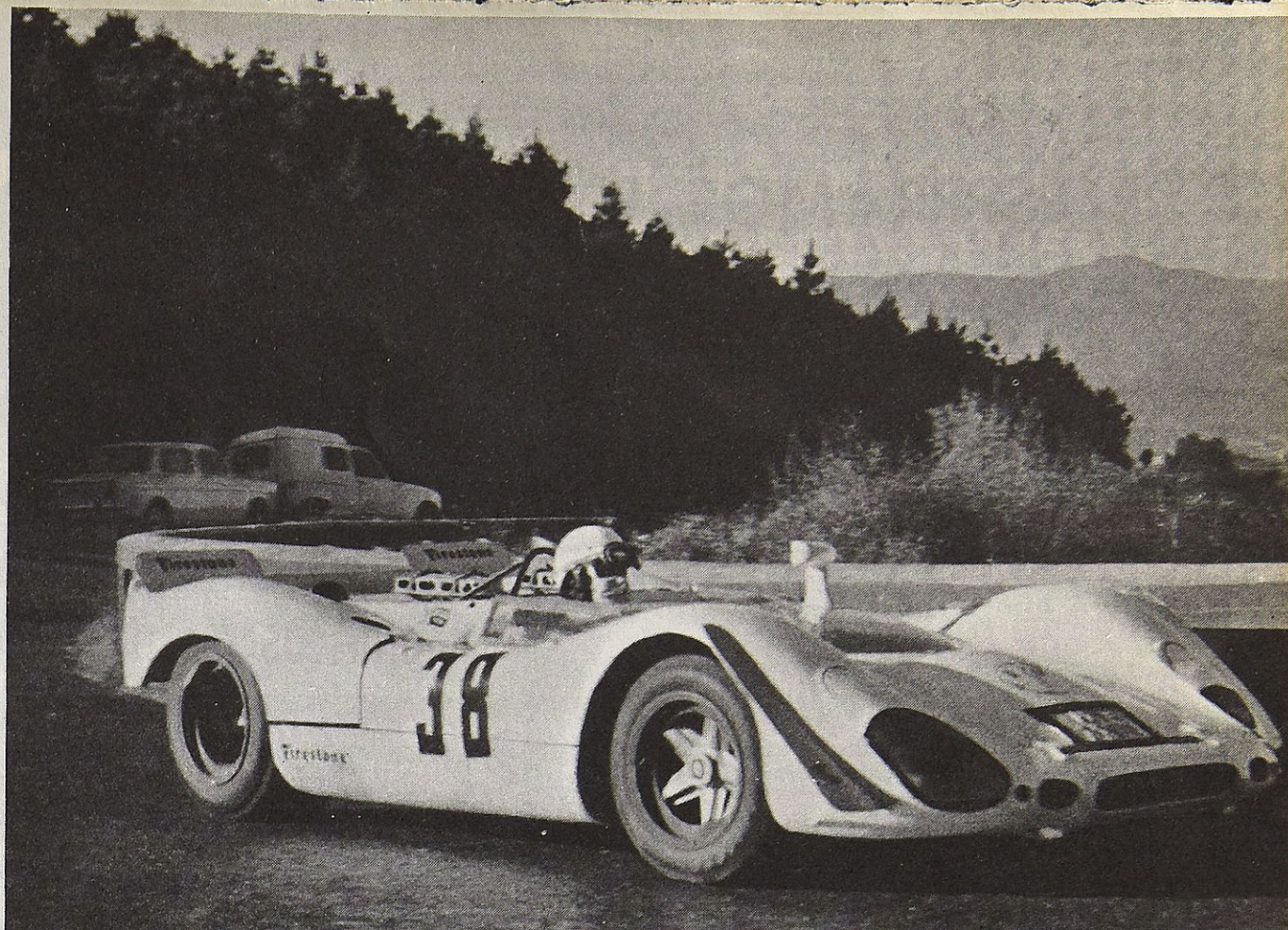
de UNAMUNO, S.A.

aurman

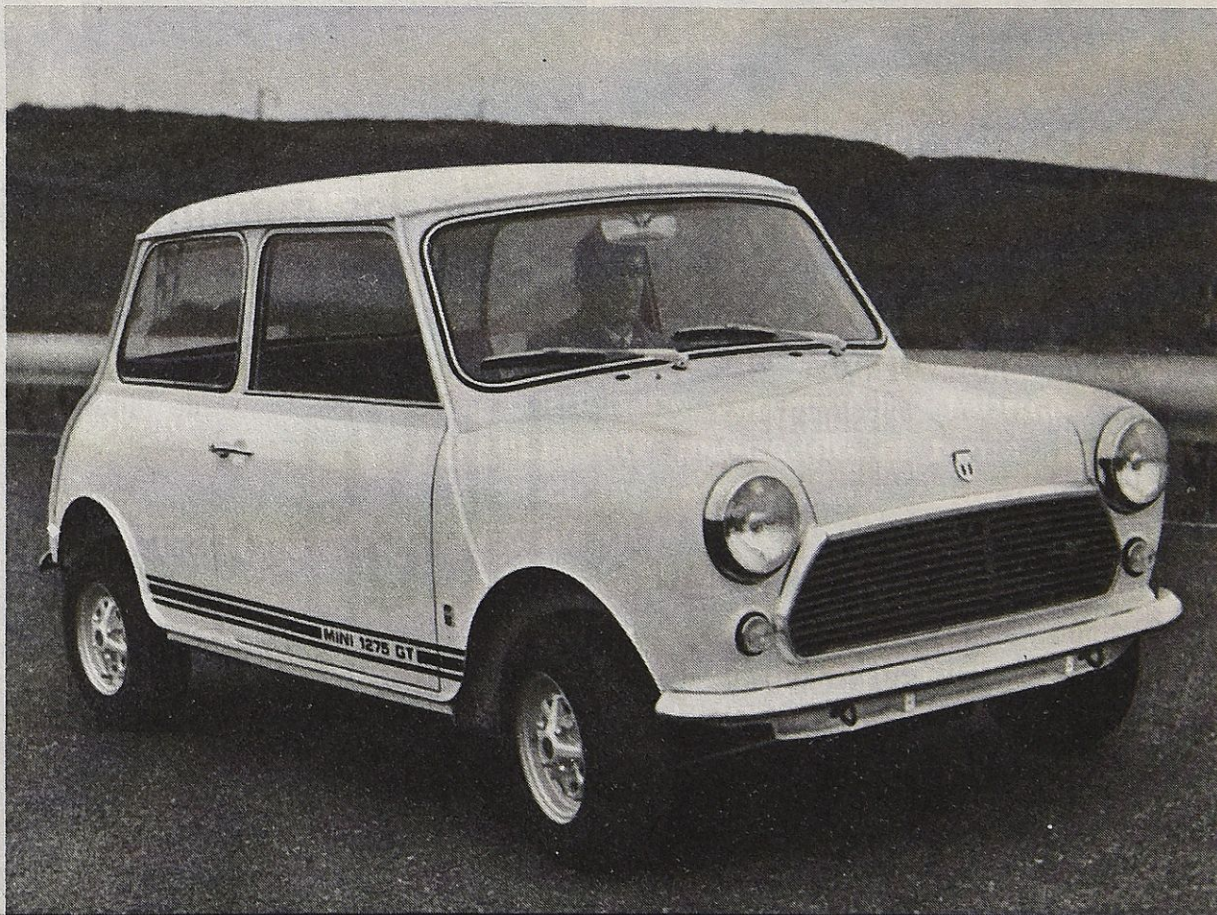


Hemos considerado oportuno resaltar en nuestras páginas la destacada actuación de un donostiarra, que ya en otros tiempos saboreó las mieles del triunfo como piloto motociclista y que actualmente triunfa también sobre cuatro ruedas. Nos referimos a Juan Kutz, quien está cosechando una importante serie de victorias que le han permitido convertirse en destacado líder del Campeonato de España de Montaña.

El pasado día 23 de mayo, consiguió una magnífica cuarta posición en la subida al Montseny, única prueba nacional puntuable para el Campeonato de Europa de Montaña, valedera igualmente para el Campeonato de España con el máximo coeficiente (5). Kutz parece que ha conseguido adaptarse a la difícil conducción de su magnífico Porsche 908, con el que estamos seguros alcanzará igualmente una brillante clasificación en la próxima Subida a Urbasa, lo cual le permitirá erigirse en firme candidato al campeonato.



UN GRAN PILOTO DONOSTIARRA



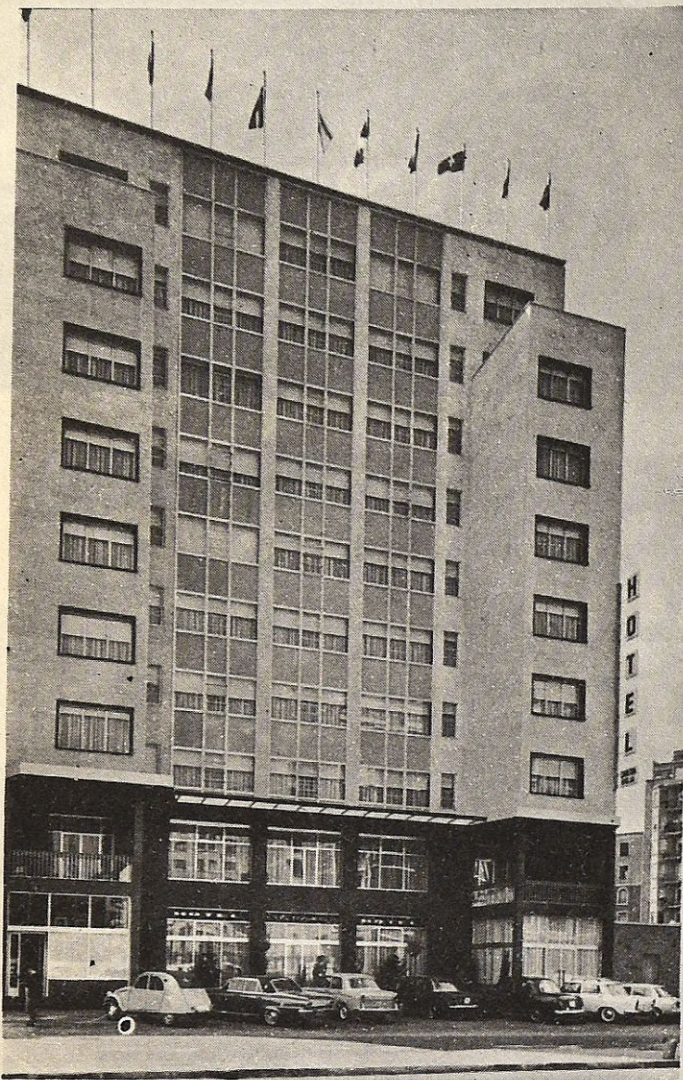
MINI 1275 GT

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

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

- Madrid - HOTEL FENIX
- Barcelona - " PRESIDENTE
- Bilbao - " CARLTON
- El Escorial - " FELIPE II
- Granada - " ALHAMBRA PALACE
- Córdoba - " ZAHIRA
- Córdoba - " GRAN CAPITAN
- Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

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

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

★ UNA REBAJA LIMITADA, EL IMPUESTO DE LUJO

★ LOS PRECIOS DE LOS COCHES BAJAN CONSIDERABLEMENTE

★ 11.000 PESETAS DE DESCENSO EN EL SIMCA 1200

Toda España conoce ya, en sus líneas generales, la reducción sobre el impuesto de lujo para los coches de menos de 9 CV fiscales. Esta reducción, que es limitada en su aplicación extensiva y temporal, durará sólo, según el decreto del Ministerio de Hacienda, hasta el 30 de junio. Tal vez se haya calculado que viene ahora un período de casi dos meses en que, si se estimula un poco la venta, puede haber una especie de reactivación, al menos temporal y ligeramente ficticia.

La reducción, en los términos redaccionales del Boletín Oficial del Estado, es del 10 por ciento. Podría pensarse que es algo importante, pero, en realidad, este descenso viene a ser de 1,60 por ciento para los coches de menos de 7,99 CV fiscales, y del 2 por ciento para los que tienen entre 7,99 y 8,99 CV. Planteadas así las cosas, el semanario "Autopista" estudia en su último número la repercusión de esta rebaja para llegar a la conclusión de que supondrá unas 1.000 pesetas menos para el modelo más barato —el 2 CV— y 2.500 para el más caro —el 850 Sport Spider—. Es más, considerando que la mayor parte de los automóviles se compran a plazos, la diferencia mensual, a los veinticinco meses, es de 40 pesetas y 106 para cada uno de estos modelos.

Puede pues, calificarse de golpe psicológico el descenso del impuesto de lujo, pero prácticamente se llega a una conclusión: quien antes no podía comprarse un coche por su precio y sus impuestos, lógicamente tampoco podrá comprarlo ahora, cuando la diferencia equivale al importe de unas cervezas que se puedan tomar con un compañero de trabajo.

LOS MOVILES DE LA REDUCCION

El decreto de Hacienda por el que se ha comunicado al país la medida tomada no deja lugar a duda respecto a los motivos que han inducido a tomarla: la situación actual del sector del automóvil. No es ningún secreto la grave preocupación que existe en nuestra industria del automóvil. La euforia de hace unos pocos años la movió a un programa de expansión, con las grandes inversiones que ello comporta, pero el crecimiento de la producción no ha tenido reflejo paralelo en las ventas. La retracción del mercado interior, al que la producción va dirigida (nuestras exportaciones de

vehículos son excepcionales y todavía poco importantes) ha sido consecuencia de una serie de medidas de política económica perfectamente justificadas por el deseo de un desarrollo sin inflación. Y la escasa expansión de las ventas se mantiene en el actual período de relanzamiento, porque el lento pero continuo aumento del coste de la vida afecta y preocupa a gran cantidad de posibles adquirentes de vehículos, que han de hacer cuentas y cálculos antes de decidirse a hacer un gasto relativamente alto para sus modestas economías.

Por ello, las medidas ahora tomadas tienen más un efecto psicológico que real. En cambio, los fabricantes de vehículos, sobre todo en la gama de más de 9 CV, han tenido que recurrir últimamente a un reajuste de precios, que, de forma sorprendente, favorece de forma muy considerable al futuro comprador.

11.000 PESETAS MENOS PARA EL SIMCA 1200

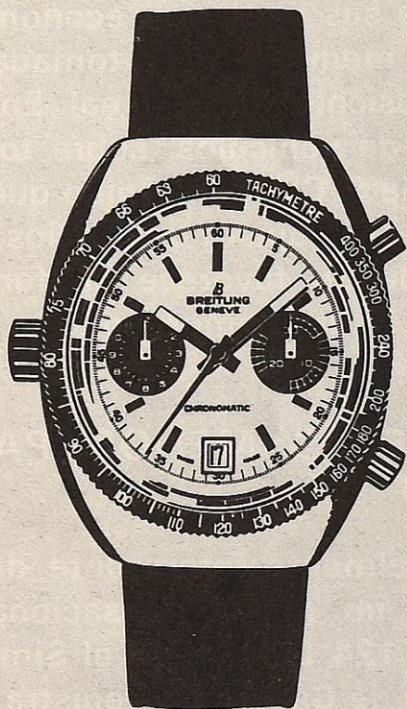
Al precio realmente interesante del Austin 1300, sucedió un precio sensacional, como fue el del Seat 124 D, y ahora el Simca 1200, a raíz del Salón de Barcelona, registra una baja importante.

La versión sencilla del 1200 GL, desciende nada menos que 11.000 pesetas, pasando de 132.100 a 121.000 pesetas. La versión lujosa GLE, también desciende de forma considerable: 6.200 pesetas, y cuesta ahora 128.900 pesetas en lugar de 135.100.

Esto hace ver que las fábricas tienen muy seriamente planteado el tema de la reactivación de las ventas y que, cada una por su cuenta, quiere que su modelo sea objeto de un análisis reposado por parte de los posibles compradores.

De momento, sólo Renault se ha quedado al margen de la lucha de precios que se preveía. Su modelo R-10 está completamente fuera de precio competitivo, y el R-12 resulta ser el más caro de la categoría, con 129.900 pesetas. Es posible que también Citroën tenga que pensar en afinar el precio de su C-8, que, aunque es de inferior cilindrada, tiene una clara posición de coche medio. Pero, de momento, no hay noticias de estas dos marcas y hasta es posible que se mantengan en sus precios.

¡El primer cronógrafo automático!



Chrono-matic

Su mecanismo está preparado para recibir la fuerza necesaria, con cualquiera de los movimientos de la muñeca. Nunca hay que darle cuerda. Con él se ha conseguido un sueño hasta ahora imposible; reunir en un solo reloj los 3 servicios esenciales: la medida de los tiempos cortos (cronógrafo), la cuerda automática y la indicación del día (calendario).

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

Nombre _____
 Profesión _____
 Dirección _____
 Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

BANCO DE PRUEBAS

Cualidades:

- *Precio*
- *Consumo*
- *Marcha de crucero*
- *Estabilidad*
- *Chapa y pintura*

UN COCHE EMINENTEMENTE SEGURO

La economía de combustible es uno de los factores comerciales a esgrimir por British Leyland en la dura lucha comercial que se avecina. El otro (sin olvidar el resto de virtudes del vehículo que son bastantes) debe ser la seguridad activa del coche. El Austin puede enorgullecerse de una buena estabilidad, frenos suficientes en todo momento y adecuada visibilidad, junto a una capacidad de aceleración totalmente en consonancia con su cilindrada; en el apartado de seguridad pasiva, la robustez de su chapa y el hecho de llevar un peso conjunto de elementos mecánicos por delante de los pasajeros son dos buenos puntos psicológicos para promover la venta, aunque quizá tengan más de "lugar común" que de realidad científica comprobada.

EXCELENTE ESTABILIDAD, PERO SIN NEUMATICOS RADIALES

El coche tiene exactamente la misma implantación mecánica que el ya conocido Morris 1300; las diferencias (que las hay) son, sobre todo, de calidad y de diseño en algunos casos.

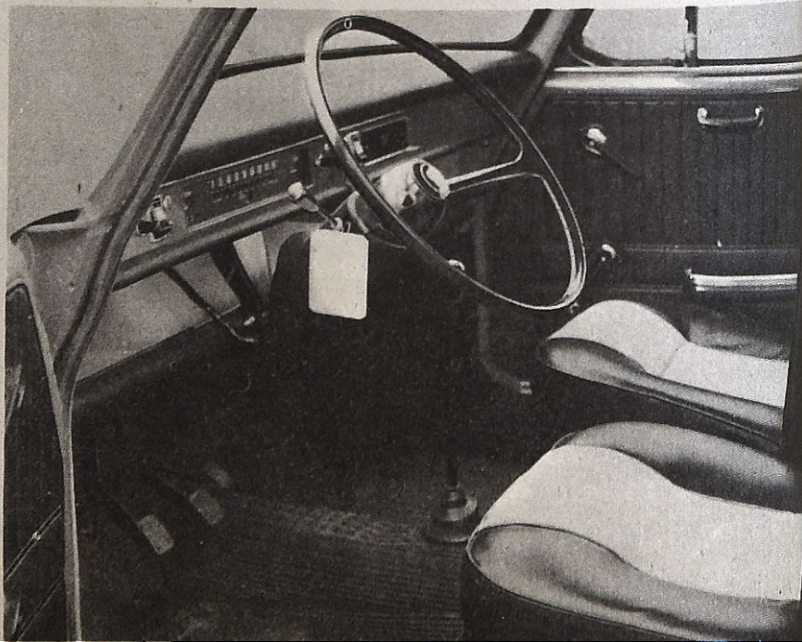
La estabilidad básica del coche siempre ha sido, y sigue siendo, muy buena. Muy recargado sobre el tren delantero, manifiesta una típica actitud subviradora, atemperada en parte por la caída positiva que exhiben las ruedas traseras. Al margen de esto, el coche se puede considerar como de excelentes condiciones ruterías, tanto más cuanto mejor sea el revestimiento de la carretera.

La diferencia con el Morris es el cambio de neumáticos. El nuevo Austin equipa neumáticos convencionales, volviendo a la carga con aquello de que "los radiales son más ruidosos". Inconveniente éste, que nos parece irrelevante comparado con sus ventajas.

BUENA DIRECCION, VOLANTE FATAL

La estabilidad del coche se ve ayudada por un mecanismo de dirección francamente bueno. Es de cremallera y, junto a la clásica precisión de este tipo de mecanismo, tiene la cualidad de resultar sumamente ligera, lo cual ya no es tan frecuente en un coche con el tren delantero muy recargado, como es el caso del Austin.

Lo peor —y con mucho— es el volante en sí mismo, absolutamente irracional en todo. La posición del mismo y sobre todo su diámetro, de 41 centímetros, son absolutamente criticables.



AUSTIN 1300

Defectos:

- **Asientos**
- **Climatización**
- **Volante**
- **Suspensión: dura y poco amortiguada**
- **Vuelta al neumático diagonal**

BIEN LOS FRENOS

El coche utiliza un sistema de frenos sumamente popular hoy en día: de disco delante y de tambor atrás, con limitador de frenada. No hay ayuda de servofreno, ni parece necesaria. El "fading" no hace su aparición y la progresividad es buena, como resulta lógico con discos delante; la acción del limitador es eficaz, incluso excesiva, pues el bloqueo se produce siempre antes en las ruedas delanteras, en circunstancias de adherencia normal, sobre asfalto.

LUCES Y VISIBILIDAD

En general, se puede decir que es muy buena la visibilidad, incluso francamente excepcional hacia adelante y hacia los lados. Hacia atrás, en maniobra, no resulta difícil colocar el coche, que apenas si rebasa en 30 centímetros la parte baja de la luneta.

Los faros están fuera de toda crítica; son grandes y con excelente poder de iluminación, como todos los de 18 cm. de diámetro y bombilla de 45/40 vatios. El resto de luces también cumple a la perfección su cometido, incluso con un exceso de energía en el caso de los intermitentes traseros, que de noche llegan a ser molestos... para el coche que se sitúa detrás.

ASIENTOS: LO PEOR DEL COCHE

Al Austin se le ha dotado de unos nuevos asientos distintos a los hasta ahora conocidos. La altura del asiento, bastante importante, es buena; su mullido, quizás un poco duro; su soporte lateral, insuficiente, aunque la forma parece indicar tímidamente un intento de forma anatómica, pero luego no cede suficientemente hacia abajo como para envolver. Pero lo fatal, lo auténticamente increíble, son los respaldos delanteros, que no son reclinables y cuya forma y ángulo de inclinación es lo que resulta un auténtico tormento. El respaldo es casi vertical y no ofrece apenas apoyo lateral.

AMPLITUD Y ROBUSTEZ

La carrocería en sí es muy robusta, construida en chapa de 9,5 décimas de espesor y con un sistema de protección de pintura excelente; un coche para durar años. El acabado mecánico es bueno en todos los detalles y también parece serlo la



calidad de todos los elementos empleados, tanto en los componentes mecánicos como de guarnecido.

La habitabilidad es muy buena: hay amplitud transversal sobrada y también longitudinal, no sólo delante, sino también en las plazas traseras. En cuanto a equipajes, el maletero tiene un volumen y, sobre todo, una forma muy aprovechable. Además, bajo el tablero de separación con la rueda de repuesto queda un hueco también muy amplio, y otros dos más pequeños en las aletas, donde se pueden guardar paquetes pequeños.

UN COCHE MUY MANEJABLE

Otro de los puntos positivos del Austin, que constituye una de sus características más esenciales, es que resulta un coche perfectamente utilizable en ciudad, siendo a la vez muy adecuado para carretera. En ciudad se maneja fácilmente y, sobre todo, se aparca en huecos muy reducidos, ya que no hay que olvidar que su longitud total es equivalente a la de un 850 4 puertas.

MEJORAS MECANICAS

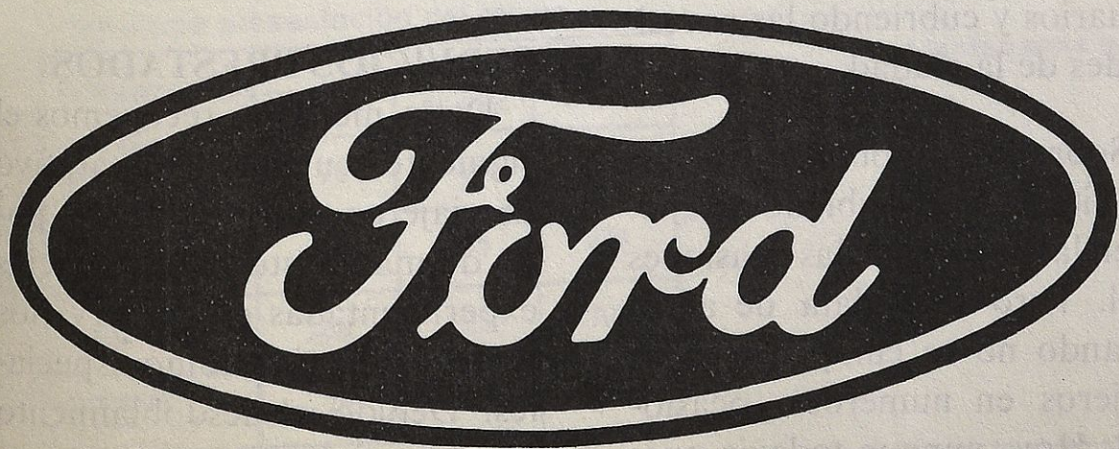
Aunque esencialmente el motor no ha variado respecto al del Morris, la robustez de este modelo se ha visto incrementada. Por un lado, el rodamiento de apoyo del piñón loco de la transmisión ha aumentado de tamaño y, en general, la calidad de materiales y el control de mecanización ha mejorado mucho; por ello, la mecánica tiene un sonido y un comportamiento de "cosa seria y robusta" que antes no tenía o que duraba muy pocos kilómetros. La velocidad máxima alcanzada ha sido de 138,2 kilómetros a la hora.

CONCLUSIONES

El Austin 1300 es un coche sumamente interesante, por sus cualidades y precio. Precisaría algunos retoques de forma imprescindible: sobre todo los respaldos de los asientos delanteros. También convendría cambiar el volante, haciéndolo más pequeño y grueso; son modificaciones que no suponen mayor problema, como tampoco lo sería hacer los pedales más amplios y procurar que el acelerador quede, más o menos, a la misma altura que los otros dos.

Por lo demás, se trata de un coche muy utilitario, económico de adquisición y mantenimiento, seguro en su utilización y robusto: un buen coche.

(Motor Press)



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

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

ALAVA

DEFINITIVO:

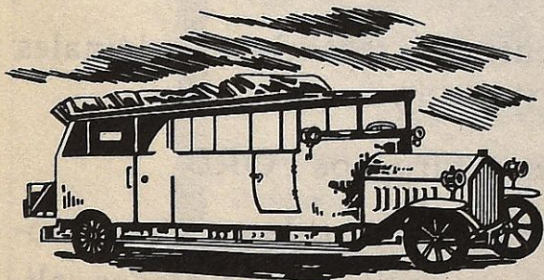
UN RAMAL UNIRÁ LA AUTOPISTA
BILBAO-BEHOVIA CON VITORIA

*En Argómaniz, un parador oficial
de turismo: 30 habitaciones*

“TRANSPORTES URBANOS DE VITORIA, S. A.” TUVISA, UNA EMPRESA VITORIANA MUNICIPALIZADA QUE CUMPLE LAS NECESIDADES DE LA CIUDAD

Su parque móvil, asciende a 21 unidades

Transportes Urbanos de Vitoria, S. A. —Tuvisa— la empresa municipalizada de transportes, es propiedad del Ayuntamiento, que la creó con el fin de abreviar las tramitaciones relacionadas con su ampliación y con la compra de nuevos vehículos, ya que de este modo toda esa tramitación es más rápida y las soluciones pueden llevarse a cabo dentro de un plazo más corto que si estuviera integrada como una dependencia más del Ayuntamiento. Tuvisa está estrechamente ligada al Municipio, que es realmente el propietario de la misma; por ser propiedad de Vitoria pertenece al patrimonio municipal.



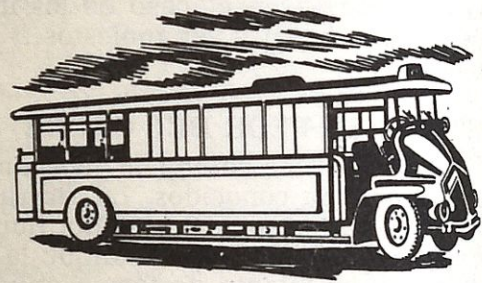
Su otra finalidad, ligada a la
velocidad de trámites, es la de
el mayor servicio posi-

ble al Municipio, sin que en ningún momento se piense en ganancias, sino que estos beneficios sean para los usuarios de los autobuses urbanos. Este hecho se puede comprobar observando los beneficios habidos al final de cada ejercicio económico, que son mínimos siempre. Así tenemos, como muestra, que los beneficios habidos en el pasado ejercicio fueron de 23.083,11 pesetas.

Los servicios urbanos de Vitoria necesitaban una mayor difusión. Por ello, se han extendido numerosas líneas y se han adquirido nuevas unidades para cumplir con su misión aportando nuevas mejoras para los usuarios y cubriendo las necesidades de la ciudad.

Sobre los autobuses urbanos de Vitoria se ha hablado mucho. Y en la mayoría de las ocasiones mal. Pero esto data de años. Cuando no se cumplía con los viajeros en numerosas ocasiones. Hoy, aunque todavía pueden superarse, los servicios urbanos están muy bien atendidos, si bien se ven envueltos en algu-

nos problemas sobre todo en las líneas más utilizadas por los usuarios y en la zona de Gamarra en la temporada veraniega.



Pero Tuvisa vela por los viajeros, y los urbanos de nuestra ciudad han proporcionado —y seguirán haciéndolo— numerosas comodidades a todos los que por un motivo u otro usan de estos servicios.

SERVICIOS PRESTADOS

De la memoria recogemos el siguiente cuadro comparativo de viajeros transportados y pone de manifiesto las diferencias experimentadas en sus servicios tanto ordinarios como especiales. Debido al desdoblamiento de algunas líneas, realizado en diciembre de 1969, la comparación de estas líneas se efectúa en conjunto:

Aún no hemos salido los alaveses de dudas: ¿pasará por Vitoria el ramal que una la ya cercana autopista Bilbao-Behobia con la meseta?

A este tema se ha referido, muy recientemente, el gobernador civil señor Alonso Samaniego, un riojano amable que nos ha sorprendido con la noticia de su dimisión... no aceptada por el ministro de la Gobernación.

El gobernador, en su despacho oficial, ha manifestado lo siguiente: —Fue el CESIN el que llegó a conclusiones sobre este particular. En los apartados 1.º y 2.º del epígrafe "Carreteras", de la VII conclusión, se habla claro sobre lo más conveniente para la región. Un ramal que una la autopista Bilbao-Behobia con Vitoria y otro que una Bilbao con la meseta, a la altura de Miranda de Ebro.

En opinión del señor Alonso Samaniego, han sido constantes las gestiones. La Dirección General de Carreteras parece dejar claro esto: las dos vías son necesarias y, por lo tanto, serán construidas. Confianza, pues. La incógnita parece haber sido despejada.

UN PARADOR DE TURISMO

En las mismas declaraciones, el gobernador civil alavés se ha referido también a otro tema que —por turístico— interesará a los lectores de "EL AUTOMOVIL CLUB".

Es el tema del parador oficial de turismo que se anunció en el palacio de Argómaniz y que no se termina de ver.

—La subasta de las obras —declara el señor Alonso Samaniego— se hará antes de 15 días. Un cambio de orientación en el Ministerio de Información y Turismo, en cuanto a la rentabilidad de los paradores, ha demorado bastante este asunto. Planeado inicialmente para 14 habitaciones, hubo necesidad de rehacer todo el proyecto, para conseguir 29 habitaciones dobles y una individual, cifra mínima que el Ministerio aconseja para el futuro.

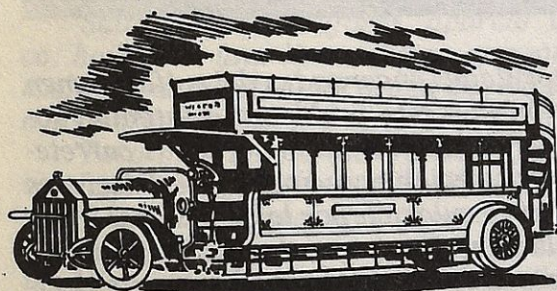
El proyecto, según estas informaciones, se encuentra ya aprobado por el ministro de Información y Turismo, e inmediatamente se producirá el concurso-subasta.

Otra buena noticia.

ALBERTO SUAREZ ALBA

ORDINARIOS	Viajeros	Transportados	Diferencia
	Año 1969	Año 1970	en + ó -
Línea: Armentia-Gamarra	2.986.976	—	
Línea: Escalmendi-Arana	924.991	—	
Línea: Escalmendi-C. Palacios	840.303	—	
Línea: G. Loma-Escalmendi-Gamarra		2.360.620	- 84.423
Línea: G. Loma-Armentia		1.006.714	
Línea: G. Loma-Zaramaga-Arana		751.369	
Línea: G. Loma-C. Palacios-Arana		549.144	
Línea: G. Loma-Azucarera	902.441	830.991	- 71.450
Línea: G. Loma-Abechuco	2.137.186	2.257.501	+ 120.315
Línea: G. Loma-Errekaleor	1.068.152	1.002.752	- 65.400
ESPECIALES			
Zonas Industriales de Abechuco, Gamarra y Escalmendi	1.250.538	1.519.429	+ 268.891
TOTALES	10.110.587	10.278.520	+ 167.933

Las diferencias en menos experimentadas, tanto en el conjunto de líneas citadas anteriormente como en las líneas Azucarera y Errekaleor, han sido motivadas principalmente por el aumento de los servicios especiales y por la implantación o ampliación de vehículos por parte de las fábricas y talleres, para el transporte de sus productores.



Los aumentos experimentados en la línea General Loma-Abechuco y servicios especiales, son consecuencia del incremento de la población de Abechuco y el aumento de los citados servicios especiales.

Cuando el alcalde de la ciu-

dad, señor Lejarreta Allende, hizo entrega de la Memoria correspondiente al ejercicio de 1970 a todos los informadores, entre otras cosas, dijo:

“Nos parece necesario, antes de entrar al examen de la gestión propiamente dicha, hacer notar lo que ya se venía diciendo en las Memorias de los ejercicios anteriores: Que Tuvisa tiende más en su actuación a la prestación de un servicio público eficiente que al logro de un brillante resultado económico, sin perjuicio de tratar en evitar nuevos sacrificios al Ayuntamiento.

Como hechos más caracterizados en este cuarto ejercicio social, se pueden señalar las siguientes: la terminación y puesta en marcha del nuevo garaje, dando traslado a él de nuestro Parque de Autobuses y Talleres de Reparación; el nombramiento de un nuevo gerente, con dedicación única y exclusiva a las actividades de la sociedad. Las

gestiones llevadas a cabo para la firma del convenio sindical de la empresa, las cuales finalizaron satisfactoriamente el 14 de diciembre último, fijándose la entrada en vigor de aquél a partir del día 1 de enero del año en curso; la adquisición de tres nuevos vehículos —por un valor de 4.942.500 pesetas— con lo que nuestro parque móvil asciende a 21 unidades; la estructuración de antiguas líneas, con nuevos recorridos aconsejados por la experiencia diaria y consecuencia de estas modificaciones es el que nuestros autobuses cubren cada vez mayores áreas radiales, haciendo feliz realidad la aclaración de servicio eficiente que hacemos al principio, como motivo cardinal de nuestra actuación.

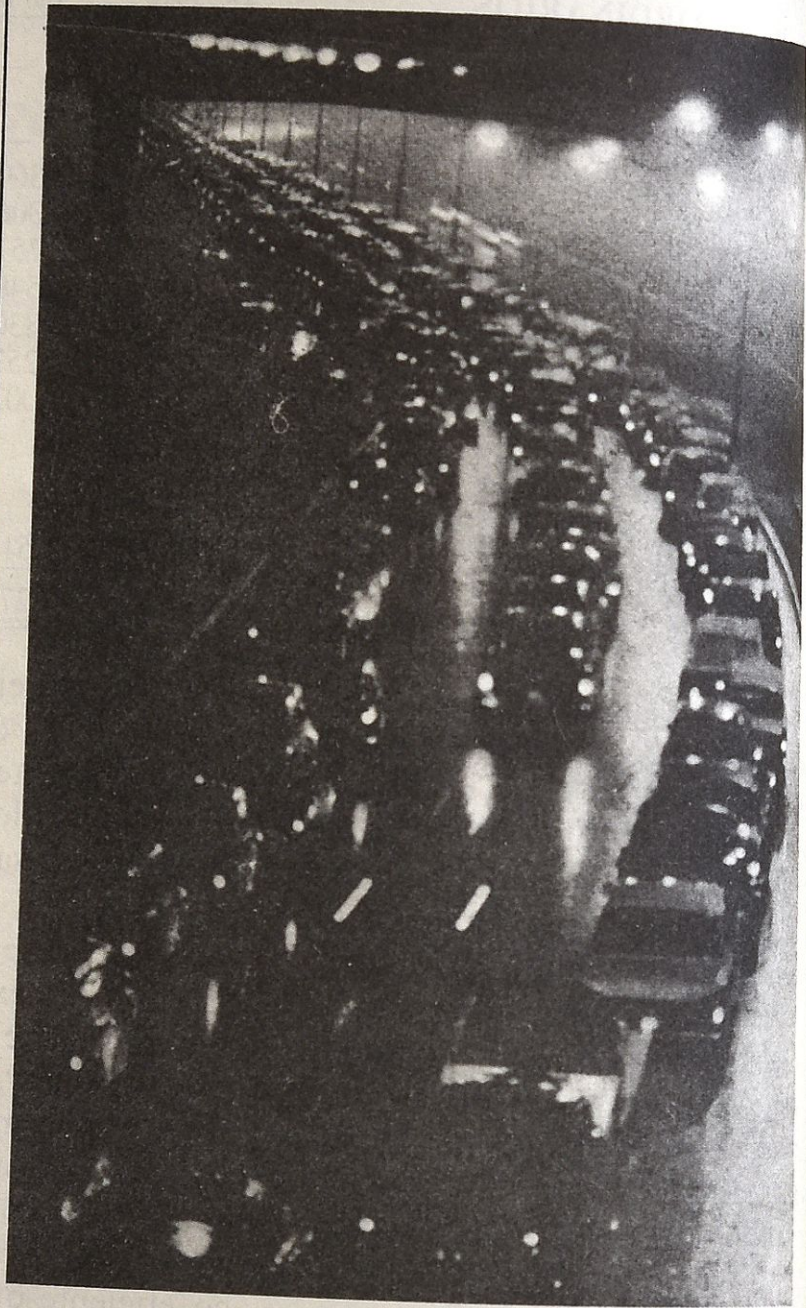
Durante el año 1970 nuestros vehículos recorrieron aproximadamente 975.000 kilómetros, siendo el número de viajeros transportados de 10.278.520 de lo que se deduce que el número de viajeros por kilómetro ha sido 10,54 de los que 4.123.374 han viajado con billete de una peseta; 2.342.650 con billete de 1,50 pesetas, y 3.812.946 con billete de 2 pesetas, por lo que el precio medio del billete resulta de 1,48 pesetas.”

He aquí expuesto lo que es Tuvisa. La empresa municipalizada de Vitoria que día tras día crece y mejora en beneficio de ese asombroso número de viajeros que usan de sus servicios.

JUAN CARLOS

UN ENSAYO ORIGINAL CONTRA LA CONGESTION DEL TRAFICO

Se estudia en Alemania la supresión de todas las señales de tráfico y confiar en el sentido común de los conductores.



Desde luego, las autoridades encargadas del tráfico tienen una enorme preocupación por este problema e intentan solucionarlo invirtiendo grandes sumas en mejorar las carreteras, y estableciendo nuevas reglamentaciones y restricciones a fin de que no haya tanta circulación por las ciudades.

Pero, ¿es esto la solución? Un gran número de expertos creen que no. Según ellos, la única solución efectiva sería suprimir muchas de las actuales reglas de tráfico y confiar en el sentido común de los conductores.

Este sistema, conocido como "ensayo de conducción defensiva", está siendo estudiado en las universidades alemanas de Munich y Stuttgart.

La teoría es que si se suprimiese la causa que vuelve a la mayoría de los conductores agresivos contra las reglas de tráfico que regulan la prioridad en carretera, los motoristas aprenderían a cooperar unos con otros, si comprobaban que esta cooperación hacía el tráfico más fluido y reducía los embotellamientos.

DIEZ REGLAS SENCILLAS

¿Daría resultado esta idea? Uno de los expertos que cree

**Si usted quiere ganar rallyes,
parta de aquí.**

Participe en el Desafío Simca. Estamos para vencer. Por eso, ofrecemos gran ayuda a cualquier piloto que compita con un Simca, más importantes premios a los ganadores. Esto es el Desafío Simca.

Cada competidor tendrá derecho a grandes descuentos. Vd. recibirá el distintivo del Desafío Simca, y una Tarjeta-licencia oficial.

El gran premio: un trofeo de oro, más 100.000 pesetas o un Simca nuevo. Para el segundo clasificado, un trofeo y 75.000 pesetas. Y habrá también premios sustanciosos para

los ganadores de cada competición durante toda la temporada.

Además, Vd. puede participar en el Desafío Simca, corriendo con cualquier escudería.

Envíe este cupón directamente al Departamento de Competición, Chrysler España: Apartado 140, Madrid. Y le remitiremos amplia información y su formulario de admisión. Simca. Estamos para vencer.



CHRYSLER
ESPAÑA S.A.
Empresa de hoy y del futuro.

NOMBRE/APELLIDOS _____

DIRECCION _____



que sí es el ingeniero británico Eric Todd, que ha estado trabajando en un sistema de tráfico de auto-regulación, durante cinco años.

Ha pensado diez reglas sencillas que, según él, podrían reducir considerablemente los embotellamientos en ciudad.

La más importante de estas reglas estipula que ningún conductor debe, innecesariamente, causar obstrucción o inconvenientes a los demás.

En vez de semáforos, en muchos lugares sería más conveniente unas señales que indicasen que los conductores sólo podían pasar cuando el camino estuviese libre.

Solamente cuando el tráfico fuese muy denso se utilizarían los semáforos, pero aun en este caso, sólo indicarían cuando el conductor puede pasar. Es decir, no tendría que pararse sin necesidad.

"LUZ DE CONDESCENDENCIA"

Todos los coches deberían llevar una "luz de condescendencia", indicando cuando un conductor debe permitir a otro coche que lo pase.

El Sr. Todd cree que este sistema reduciría enormemente la tensión nerviosa tanto en carretera como en población.

La mayor parte de la tensión actual —dice— es motivada por obstrucciones innecesarias, por ejemplo, las luces de los semáforos que detienen el tráfico cuando el camino está completamente libre.

Otros expertos están de acuerdo en que muchas de las infracciones de tráfico —salirse de la línea, por ejemplo—, no van a ser evitadas con nuevas regulaciones.

Se ha demostrado que la fluidez del tráfico aumentaría en un 50 por 100 si los vehículos no saltasen de una línea a otra. Pero esto son los conductores los que tienen que comprenderlo.

"POCA VISTA"

"Si se guardasen el mal genio y cooperasen unos con otros, podrían hacerse pruebas hasta hallar una solución adecuada", dice el piloto de bólidos, as del Gran Premio, Stirling Moss.

En California, por ejemplo, siempre se puede girar a la derecha con la luz roja. El conductor es el que tiene que cerciorarse de que el paso está libre. Hasta ahora, este sistema está dando excelentes resultados.

"En las horas punta, la cortesía se olvida fácilmente, y esto demuestra, además, poca vista. Si los conductores de las carreteras preferentes permitieran que el tráfico de las laterales se fuese metiendo, todo el mundo llegaría a casa mucho antes."

De todo esto trata el "ensayo de conducción defensiva".

En unas investigaciones realizadas el año pasado en Londres y en Nueva York, se llegó a la conclusión de que la agresividad es una de las mayores causas de embotellamientos.

CONDUCTORES "ROBOT"

El Dr. Henry Laurie, que realizó un estudio en Nueva York, sobre el comportamiento de los conductores, comprobó que en las horas punta casi el 50 por 100 de los conductores estaban enfadados y no deseaban cooperar con nadie.

"Saltarse los semáforos, aparcar interrumpiendo el tráfico, bailar de una línea a otra, y negarse a dejar sitio a otro coche cercano, está a la orden del día en las grandes ciudades, a las horas punta."

"Pero muchos de estos incidentes son negativos por el resentimiento contra las regulaciones de tráfico que han convertido a los conductores en casi unos robots."

El Dr. Todd asegura que con su sistema los motoristas no tendrían derechos, sólo responsabilidades. Está convencido de que si se suprimiese el actual sistema de prioridades, la sensatez y el sentido de responsabilidad volverían a las carreteras.

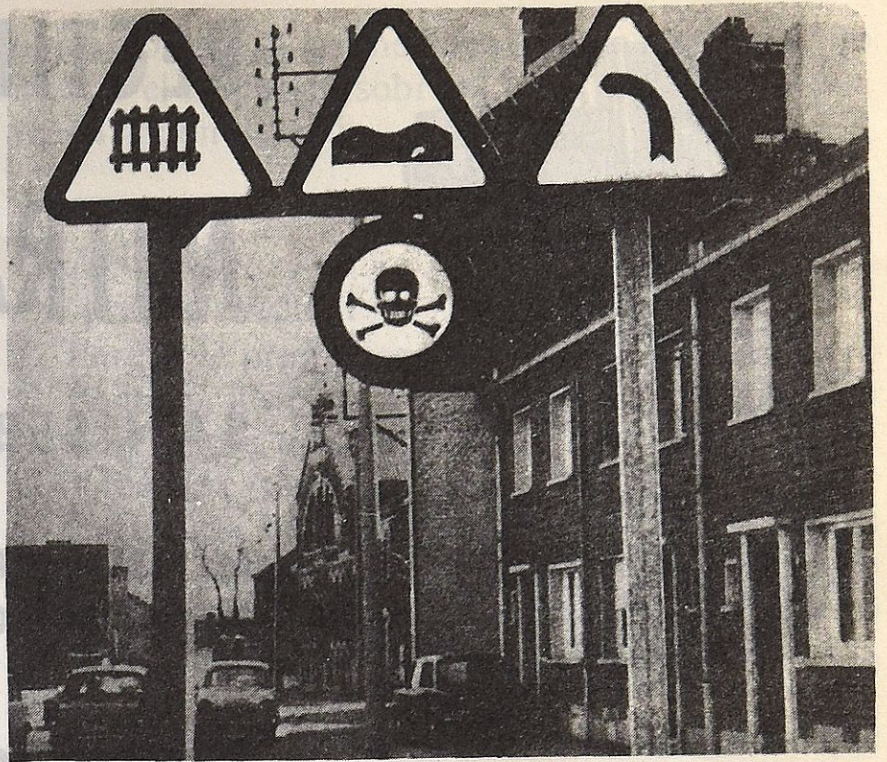
Pero, ¿qué se puede hacer, de momento, para dar fluidez al tráfico y reducir los embotellamientos? Los expertos ofrecen unas cuantas normas, muy sencillas.

TENER PACIENCIA

En un embotellamiento, lo mejor es apagar el motor. No aumente el ruido y la tensión en un momento difícil.

Cada vez que se pare, ponga el punto muerto y quite el pie del embrague. No utilice el embrague como una marcha intermedia.

Concéntrase en los semáforos a distancia para poder



ajustar la velocidad del coche y llegar, siempre que sea posible, con luz verde. No utilice el freno y el cambio de marcha más de lo necesario y, siempre que pueda, vaya en una marcha alta.

Evite el bailar, dar acelerones y frenar bruscamente. Todo esto desgasta el coche, y pone de malhumor a los conductores que van delante y detrás de usted.

Los partidarios del "sistema de autorregulación" dicen que la implantación de su método sólo costaría una fracción del dinero necesario para atender a los proyectos programados para los próximos diez años.

"Si no se toman soluciones drásticas en los próximos 25 años", dice el Dr. Laurie, "ya no habrá que preocuparse. Para entonces el tráfico no irá a ningún sitio..."

Por Simon Marsh

Recambios
Accesorios

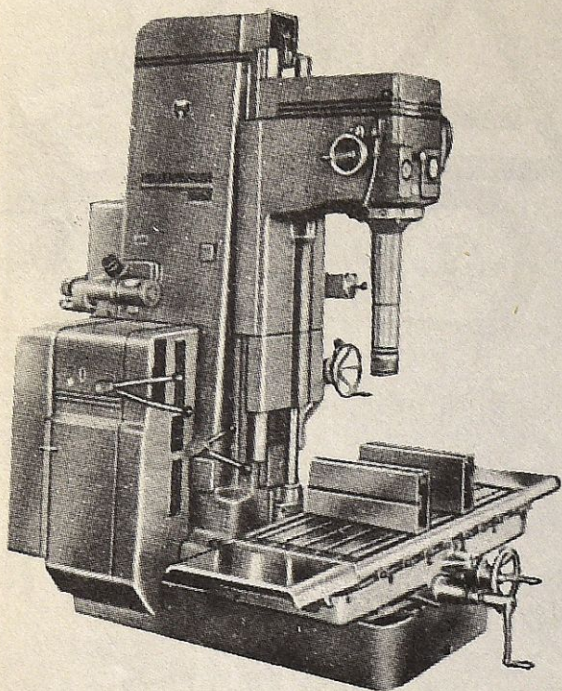
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

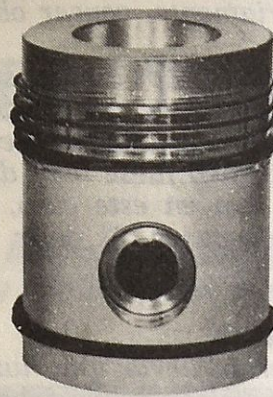


RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

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

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

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

EQUIPOS **SANPA**

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

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 426797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

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

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152

* noticias *

ESPAÑA

Dificultades en la industria del automóvil

Las revistas especializadas están apuntando últimamente con reiteración, de que existen en estos momentos unos 80.000 vehículos almacenados en sus respectivas fábricas que no encuentran comprador. Ello significa que la industria del motor tiene inmovilizados unos 8.000 millones de pesetas, lo que supone un gran esfuerzo financiero. Este stock equivale a casi 12 semanas de producción, cuando lo normal es que el excedente sea sólo de 2 semanas.

A fin de reactivar este sector económico, voces autorizadas solicitaron recientemente de la Administración la reducción del Impuesto sobre el Lujo, que grava la adquisición de vehículos, hasta el tipo máximo del 10 %, y la concesión de mayores facilidades en la compraventa a plazos.

Muy recientemente, el 22 de enero pasado, una Orden del Ministerio de Hacienda rebajaba del 35 % al 25 % el desembolso inicial mínimo en la compraventa a plazos de vehículos. Modestamente

opinamos que si las medidas acaban aquí, dejando intacto el Impuesto sobre el Lujo, no se logrará la reactivación deseada.

FRANCIA

Un premio original

Porque le prometieron la Luna a don Théodore C. Pontcen, hace unos 10 años, se le ha tenido que liquidar ahora una indemnización de 10.000 francos (124.000 Ptas.).

En efecto, en 1960 una sociedad de ediciones científicas y literarias organizó un premio literario "Satellite 60" a fin de premiar al mejor ensayo escrito sobre el tema "Un viaje de ida y vuelta a la Luna".

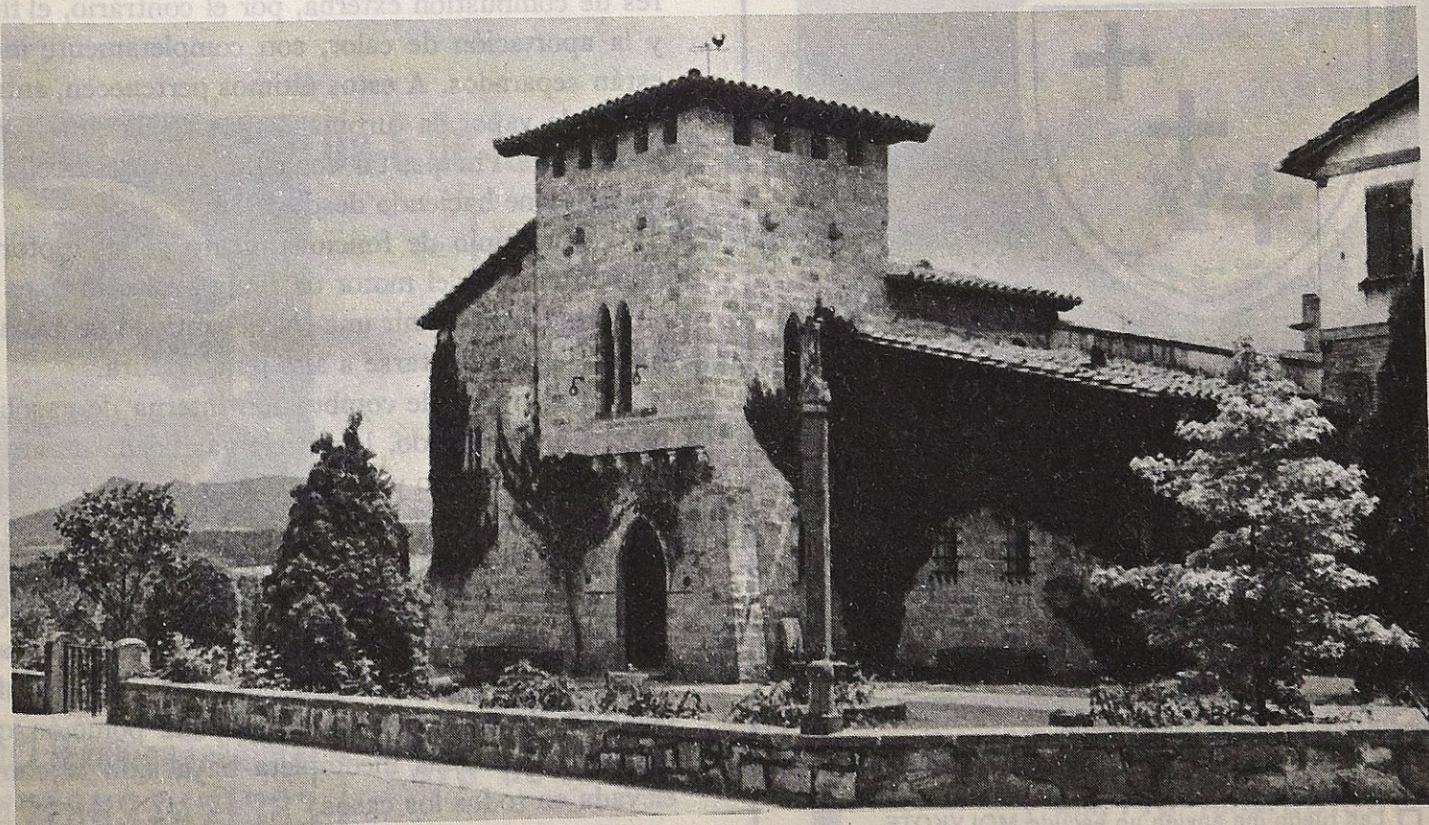
El premio, sin precedentes, daba derecho al que lo consiguiera a participar en el primer viaje turístico que se efectuara a la Luna dentro de los 10 años siguientes.

Pero la sociedad organizadora de dicho premio, prudente y sagaz, suscribió un contrato de seguro en el cual se estipulaba que se liquidaría una indemnización de 10.000 F.F. al ganador del premio si por razones de tipo técnico el viaje resultara irrealizable dentro del plazo de tiempo previsto. No siendo la Luna por el momento accesible más que a unos pocos cosmonautas, la Sociedad de Seguros ha tenido que liquidar la indemnización.

BAR - RESTAURANTE

"MESON DEL CABALLO BLANCO"

Platos regionales



PLAZA DEL CABALLO BLANCO - PAMPLONA

LA POLUCION ATMOSFERICA Y LOS MEDIOS DE EVITARLA

Desde hace ya bastante tiempo las autoridades de los distintos países vienen sintiendo gran preocupación ante el fenómeno de la creciente polución de la atmósfera, que la humanidad respira, como consecuencia de muchos factores derivados, en su mayoría, del gran desarrollo industrial, al que se suma la evacuación a la atmósfera de los escapes de tantos y tantos motores como se utilizan con distintos fines.

La polución de la atmósfera ha adquirido tal grado en los últimos tiempos que se ha hecho preciso no solamente medir su intensidad para ejercer un control y mermar en el grado necesario las fuentes de polución, sino también que la industria se dedique a la creación de motores que no contribuyan, o lo hagan en grado mínimo, al aumento de tal polución.

Los laboratorios de desarrollo de Philips, que tanto han contribuido en el curso de los años al desarrollo de importantes técnicas; no han vuelto las espaldas a esta coyuntura a la que han hecho frente en dos aspectos:

-Desarrollando aparatos que pueden medir con precisión el grado de polución de la atmósfera.³

-Desarrollando un motor cuyo funcionamiento, de gran rendimiento, evita en grado prácticamente absoluto la contaminación de la atmósfera.

Por lo que se refiere a los aparatos desarrollados para el control del grado de polución atmosférica, se espera que para fines de 1972 esté ya funcionando en Holanda una red nacional para la medida de la concentración de SO_2 en la atmósfera. En la actualidad ya existe un sistema que comprende 31 estaciones

que han sido utilizadas con éxito durante un tiempo considerable en un área situada en la desembocadura del río Rin. La red nacional contará con unas 300 estaciones, y el sistema será desarrollado por el Instituto Gubernamental para la Salud de la Nación en cooperación con Philips, no limitándose entonces los análisis al SO_2 , sino que también se atenderá a la medida de otras formas de polución tales como las provocadas por el óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos, ozono, etc., según fue anunciado en el Congreso para Desarrollo de Sistema de Energía de Baja Polución, que se celebró en Eindhoven (Holanda), durante los días 23 al 25 de febrero del presente año, debido a la iniciativa del Gobierno americano, bajo los auspicios del Gobierno holandés, la casa Philips y la firma DAF, fruto de una decisión del Presidente Nixon, de hacer que la NATO juegue también un papel importante en el campo no militar.

En dicho Congreso tomaron parte alrededor de 120 delegados del Gobierno y de la industria y, aparte de los países de la NATO, asistieron representantes del Japón, Suecia y de organizaciones tales como EEC y la OECD.

Aparte otros temas de materiales técnicos se discutieron varios sistemas que podrían reemplazar a los motores convencionales de coches.

Entre estos motores que podrían sustituir a los convencionales, se destaca el motor de aire caliente (motor Stirling) desarrollado por Philips, en cuyos laboratorios se viene trabajando sobre él desde 1938, sobre cuya patente se han concedido licencias también a una Firma sueca, que lo está utilizando como motor de los ferrocarriles subterráneos de las minas de aquel país; a la General Motor Corporation, de los EE.UU., que viene trabajando sobre él desde 1958 y asimismo a dos Firmas de Alemania Occidental.

Los motores de combustión interna, clase a la que pertenecen la mayoría de los conocidos, están esencialmente ligados a la atmósfera, pues el fluido de trabajo sirve al mismo tiempo de portador del oxígeno necesario para la combustión y debe ser, por consiguiente, constantemente renovado. En los motores de combustión externa, por el contrario, el fluido de trabajo y la aportación de calor, son completamente independientes y están separados. A estos últimos pertenecen, entre otros, la máquina de vapor, la turbina de gas de sistema cerrado y el motor Stirling de Philips, tal como ha sido desarrollado, lo que esta Firma viene haciendo desde 1938.

El principio de funcionamiento de los motores de combustión interna y del motor de Philips (Stirling), es prácticamente el mismo: comprimir una cierta cantidad de gas a baja temperatura y dejarle dilatarse a alta temperatura.

En el motor de combustión interna de gasolina, el más comúnmente conocido, la mezcla gasificada de aire y gasolina es comprimida en frío y al saltar, en momento oportuno, una chispa entre los electrodos de la bujía, la combustión de la mezcla provoca una alta temperatura en la que los gases se expansionan produciendo al mismo tiempo un impulso mecánico sobre el pistón. Antes de que un nuevo ciclo se produzca, esos gases, bien o mal quemados, han de ser lanzados a la atmósfera por medio del tubo de escape, produciendo una polución que será tanto mayor cuanto más incompleta haya sido la combustión, pero elevada en todos los casos.

En el motor Stirling de Philips, de combustión externa, las cosas se producen de otra manera, aunque, repetimos, basándose en el mismo principio. El gas es comprimido por un pis-



¿qué es MOLYKOTE?

Un superlubrificante a base de disulfuro de molibdeno purísimo que añadido al aceite del cárter impide el contacto metal-metal, evitando así los rozamientos mecánicos y el consiguiente desgaste de cilindros y pistones. Se añade en proporción del 3% cada 5.000 Kms. Sus resultados son asombrosos. Pregunte a los expertos. DE VENTA EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO DEL AUTOMOVIL, ESTACIONES DE SERVICIO, ETC. Si desea una mayor información o el escudo MOLYKOTE para su coche rellene y envíe el adjunto cupón a KRAFFT

Krafft cuida su coche

- Deseo me remitan más amplia información sobre MOLYKOTE y sus beneficiosos efectos en el automóvil.
- Les ruego me envíen un escudo MOLYKOTE.

Dirija este cupón a
KRAFFT, S.A. - Departamento de Relaciones Públicas - Andoain (Guipúzcoa)

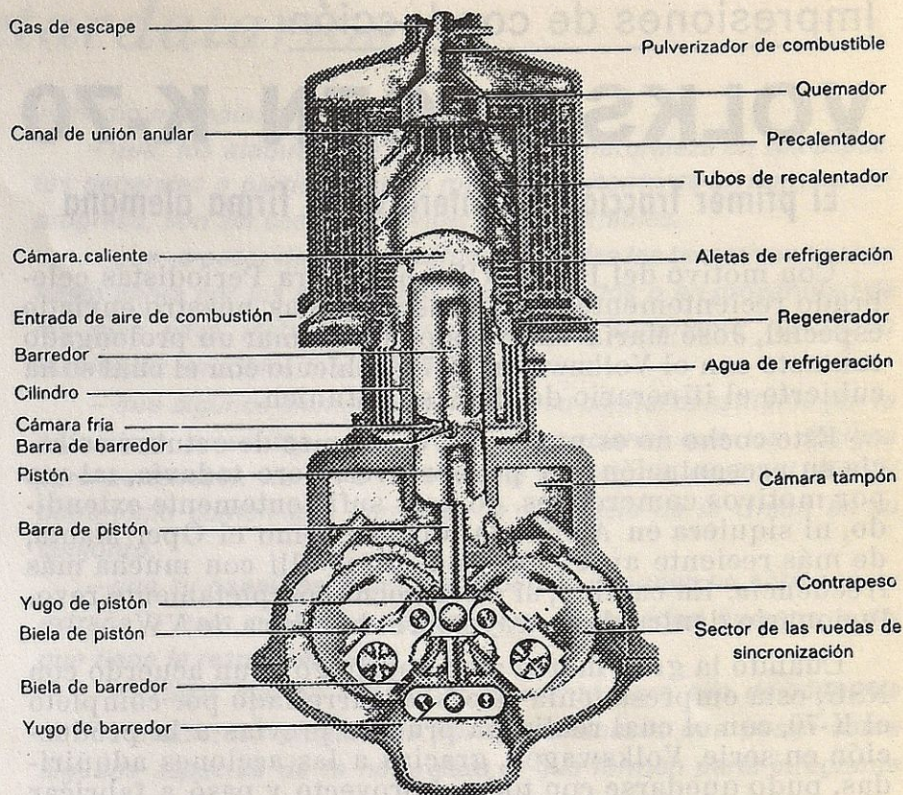
tón en una cámara fría desde la que se le hace pasar a una cámara caliente, en que tiene lugar su expansión que produce el impulso mecánico sobre el pistón motor.

Esta antigua idea del Pastor escocés Stirling (1817) no ha podido ser rentablemente desarrollada hasta que los perfeccionamientos de tantas tecnologías auxiliares han permitido a Philips ponerlo a punto como han podido apreciar los que hayan acudido a presenciar la reciente Exposición del Automóvil celebrada en Bruselas en el curso del pasado mes de febrero de este año, en que la indicada Firma exhibió un autobús dotado de un motor Stirling-Philips de 4 cilindros y de una potencia de 200 HP.

El calentamiento de la cámara en que ha de producirse la expansión en caliente del gas comprimido en frío, se consigue gracias a la aportación de calor exterior que puede producirse en muy diversas fuentes sin que sea necesario aportar al motor modificaciones sustanciales.

Por razones de simplificación, Philips sólo utilizó combustibles fósiles en sus laboratorios durante el evolutivo estudio de este motor, pero si éste va equipado con un quemador universal y un precalentador, el motor puede calentarse, sin ninguna modificación, por diferentes combustibles líquidos o gaseosos.

Que la utilización de un combustible u otro es indiferente, ha podido demostrarse con un grupo generador de 10 HP equipado con diez depósitos para diferentes combustibles líquidos (alcohol, diversas clases de gasolina conteniendo plomo, mazut, aceite de engrase, aceite de oliva, aceite de ensalada y aceite de petróleo bruto) y de algunas botellas de gas (por ejemplo, propano o butano o gas natural). Con una carga cualquiera, se puede pasar de un combustible a otro sin que sea posible acusar una influencia, ni siquiera pequeña, sobre la potencia o el rendimiento.



¿Por qué resulta tan interesante la utilización de este motor frente a la situación mundial de polución atmosférica?...

Consideremos los gases, que pudiéramos llamar de escape, de las fuentes de calor precisas para su funcionamiento.

Si se utiliza un combustible fósil, se obtienen gases de escape relativamente muy limpios. La ausencia práctica de óxido de carbono y de hidrocarburos no quemados debe atribuirse al hecho de que la combustión se efectúa de manera continua en un recinto rodeado de paredes calientes y a que puede escogerse con toda libertad el exceso de aire a fin de evitar la formación de restos gaseosos no quemados.

Reda Suijuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial **Pegase** 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:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfs. 421883 - 421383

SAN SEBASTIAN

Recambios
 y
 Talleres

Carretera Nacional nº1

Km. 448 Telfs. 691308 - 691333

VILLABONA

Impresiones de conducción

VOLKSWAGEN K-70

El primer tracción delantera de la firma alemana

Con motivo del Rallye Olímpico para Periodistas celebrado recientemente por tierras alemanas, nuestro enviado especial, José María Visea, ha podido tomar un prolongado contacto con el Volkswagen K-70, vehículo con el cual se ha cubierto el itinerario desde Kiel a Munich.

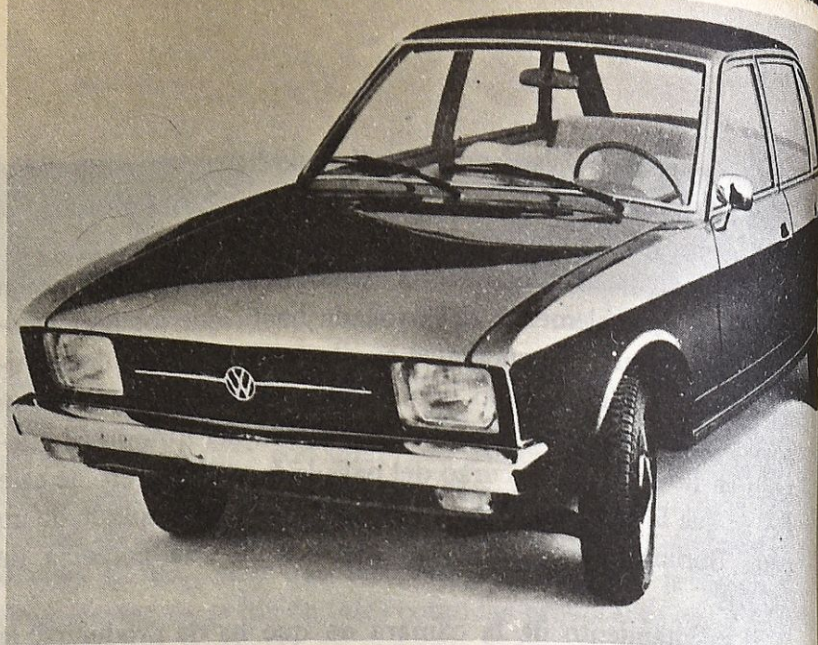
Este coche no es nuevo. Ya en el mes de octubre se hacía su presentación por primera vez, pero todavía, tal vez por motivos comerciales, no está suficientemente extendido, ni siquiera en Alemania. Coches como el Opel Manta, de más reciente aparición, son vistos allí con mucha más frecuencia. En cambio, sí es un coche completamente revolucionario dentro de la trayectoria histórica de VW.

Cuando la gran marca alemana llegó a un acuerdo con NSU, esta empresa tenía ya casi desarrollado por completo el K-70, con el cual realizaba pruebas previas a la producción en serie. Volkswagen, gracias a las acciones adquiridas, pudo quedarse con todo el proyecto y pasó a fabricar el coche en las nuevas instalaciones de Saltzgitter. Con ello VW producía por primera vez en su apretada vida un coche de tracción delantera, pese a lo cual los tracción trasera siguen siendo la base fuerte de su fabricación, que en todo el mundo es de unos 10.000 vehículos diarios.

ASPECTO EXTERIOR

El VW K-70 es de una concepción moderna, tanto en su aspecto externo e interno como en su mecánica. Su línea es muy simple y limpia, tal vez demasiado cuadrada, con una gran superficie acristalada. Sus dimensiones son grandes, con una longitud de 4,42 metros y una anchura de 1,68.

El chasis del K-70 está formado por una fuerte plataforma, con abundantes nervaduras y largueros unidos por



travesaños. El motor va montado muy encima del eje delantero.

En el interior, los asientos presentan un buen aspecto y resultan cómodos, bastante envolventes y recogen bien las piernas. La banqueta trasera tiene un apoyabrazos central. En la versión que hemos probado la de 90 CV., el cuadro de instrumentos resulta bastante completo, a falta de un manómetro de presión de aceite. La relojería es sencilla, muy visible desde el puesto de conducción. Todos los instrumentos que hay que pulsar quedan bien al alcance del conductor. La palanca de cambios, situada en el suelo, tiene un recorrido ligeramente largo, pero sin obligar al conductor a forzar su cuerpo para introducir la tercera (la más alejada). Los pedales quedan también cómodos, si bien no resulta demasiado fácil hacer el juego de punta/tacón.

MOTOR

El motor del K-70 es de 1.606 c.c. y está alimentado por un carburador Weber horizontal, de doble cuerpo. La relación de compresión es de 9,5 a 1 en la versión de 90 CV. y el par máximo de 12,5 mkg. a 4.500 revoluciones por minuto.

A lo largo de los 1.750 kilómetros recorridos con este coche, el comportamiento del motor ha sido extraordinario. Toma vueltas con facilidad, es de una gran elasticidad y admite una subida de vueltas, en las marchas cortas, hasta las 6.500 r.p.m.

No se ha podido hacer una prueba auténtica de velocidad, con mediciones en distinto sentido, ni tampoco, por el carácter del viaje, pruebas de aceleración y reprise. Sin embargo, guiándonos del cuentavueeltas, hemos obtenido una velocidad máxima de 171,8 km/h. en un terreno ligeramente favorable, con un 2 por 100 de inclinación. En lugar completamente llano, durante un recorrido de tres kilómetros, la velocidad alcanzada fue de 164 km/h. La fábrica, en cambio, anuncia como velocidad punta de este modelo la de 158 km/h.

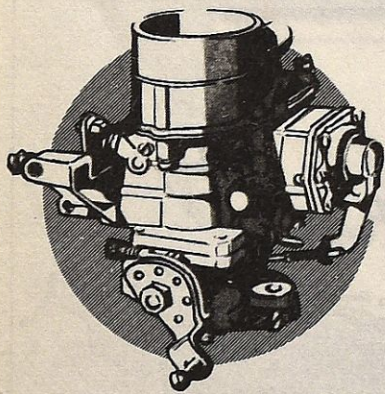
Junto a la fuerza del motor, hay otro punto a destacar en este coche, y es su formidable estabilidad. Las amplias vías y la distancia entre ejes se alían a los beneficios de la tracción delantera. La adherencia es realmente buena en todo tipo de terreno, aunque en el viaje han predominado los pavimentos muy regulares y el único punto criticable en este conjunto es el uso de amortiguadores más bien blandos, que permiten oscilaciones laterales muy acusadas y algunas cabeceos en badenes.

Los frenos del K-70 son buenos. Lleva discos delante y tambores atrás; doble circuito, con repartidor de frenada y un servofreno que actúa sobre las ruedas delanteras. El accionamiento del pedal resulta suave y, por lo general, las frenadas se efectúan con suavidad y progresivamente.

Otro punto que nos ha llamado la atención en este coche es el bajo nivel sonoro. El motor, incluso a un régimen elevado, apenas comunica su ruido al habitáculo y, por otra parte, si se llevan las ventanillas cerradas, casi se puede hablar de silencio total en su interior.

Por último, nos queda anotar otro de los defectos que, al menos en España, suelen tenerse bastante en cuenta. El coche consume bastante carburante. Durante un trayecto combinado de autopista y montaña, con el coche siempre a fondo y abundante utilización de la tercera para las subidas y curvas, gastó un promedio de 11,2 litros a los 100 kilómetros. Al día siguiente, por fortuna, las mediciones dieron un resultado más bajo, con un promedio de 9,8 litros. Pero se había viajado con tranquilidad, a una velocidad de cruce, entre 115 y 125 km/h.

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



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

Defensa del mundo turístico: profetas y retardatarios

En el gran concierto que en este momento tiene lugar en todo el mundo en favor del medio ambiente, la UIOOT puede reivindicar algo mejor que un accesit.

Sin duda, es reconfortante, para los que fueron primeros luchadores, asistir al triunfo de sus ambiciones. Que los jefes de Estado se conmuevan hoy día por lo que ayer no podía afectar a un diputado, que los organismos más altos deliberen y que los gritos de alarma se multipliquen mediante la pluma o la voz de los representantes de las más respetadas entidades científicas, constituyen hechos que no pueden dejar de alegrarnos.

Sin embargo, ¿por qué no declarar que a esta satisfacción va unida cierta amargura?

¿Despecho de los precursores ahogados en la ardiente oleada de los neófitos? No, lejos de eso. Nosotros estamos aquí, demasiado preocupados por realidades y verdades efectivas como para dejar paso a una afectividad humana, por muy justificada que ésta sea. Pero existe el disgusto de no haber podido convencer más pronto a tantos disertadores, de no haber podido obtener hace veinte años una atención que habría ahorrado a la humanidad numerosas tragedias, muchos terrores y enormes pérdidas substanciales. A este respecto, nuestros archivos son claros.

El 1950, definiendo las tareas de la Comisión de Desarrollo del Turismo que acababa de constituir, la Asamblea General le indicaba especialmente como fin "el estudio, desarrollo y utilización de los recursos pintorescos, históricos, religiosos, culturales, educativos, deportivos y recreativos".

En junio de 1954, la Comisión Europea de Turismo adoptaba el informe de su Presidente, Arthur Haulot sobre "los diversos problemas de la defensa del Turismo en Europa, tales como el asunto de la polución de las aguas del mar".

En 1955, la Asamblea General de Nueva Delhi, "toma nota particularmente de la puesta en estudio por la Comisión Europea del problema de la protección del capital turístico".

Desde entonces, cada una de las Asambleas de la UIOOT, celebradas en Bruselas (1958), Manila (1959), Buenos Aires (1960), Munich (1961), Bangkok (1962), Roma (1963), México (1965), Tokio (1967), presentará en su orden del día, con una insistencia siempre acentuada y un cuidado cada vez más afirmado de eficacia, el mismo tema de protección y salvaguardia del patrimonio humano, que constituye fundamentalmente la razón de ser del turismo en sí.

Como ejemplo, nos será grato reproducir aquí el texto de la resolución de Buenos Aires, en noviembre de 1960:

"CONSIDERANDO — que la naturaleza, bajo sus aspectos más nobles e inmutables, constituye y constituirá más que nunca en el futuro uno de los elementos esenciales de los patrimonios turísticos nacionales o mundiales cuya carga le incumbe,

— que, para el hombre acosado por un modo de existencia irracional, la naturaleza está llamada a convertirse en refugio como

remedio irremplazable,

— que, los ataques que amenazan a la naturaleza en sus aspectos generales o particulares, lo más frecuentemente en nombre del progreso, son sin cesar crecientes y más temibles,

— que, a pesar de loables esfuerzos, todas las tentativas hechas hasta ahora por los organismos especializados o en proximidad de las más altas instancias internacionales, solamente han dado resultados omisibles o insuficientes,

— que algunos elementos del inmenso capital constituido por la naturaleza presentan un carácter internacional que los designa para pertenecer, no ya a tal o a cual patrimonio nacional, sino al patrimonio común que deriva de la vigilancia de la Unión en su conjunto,

— que su papel, así como su deber, le imponen no permanecer extraña a este problema capital para la actividad humana y del que tiene la responsabilidad,

— ESTIMA que ha llegado el momento para ella de ocuparse de los problemas planteados por las amenazas que pesan sobre algunos aspectos de la naturaleza, y que forman parte integrante de patrimonios cuya explotación y salvaguardia le incumben,

DECIDE, en consecuencia:

— RECOMENDAR a los países miembros de la Unión una vigilancia acentuada con respecto a los ataques dirigidos a sus valores turísticos naturales,

— OCUPARSE sin espera alguna de los problemas que derivan de la defensa del patrimonio turístico común a los países miembros de la Unión.

Pero la UIOOT no se ha limitado al voto de resoluciones. Desde el comienzo, la UIOOT aportó su concurso más íntegro a la operación ya célebre bajo el vocablo "Operación Mensaje en el Mar", que ha hecho más para sensibilizar la opinión que muchos discursos de teóricos. La UIOOT fue de las organizaciones más activas durante la famosa catástrofe del Torrey Canyon, y fue su Presidente de entonces, el Sr. A. Haulot, quien hizo escuchar en la Conferencia de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCIM) la voz del turismo mundial, directa e irremediablemente amenazado.

Desde hace cerca de 20 años, a todas las escalas y en el límite demasiado débil de sus poderes, la UIOOT y los Organismos nacionales de Turismo que la constituyen, tienen conciencia de haber defendido sin desfallecer nunca la causa del patrimonio a proteger. En otra época, hubo sonrisas irónicas, junto a esa atención irritada que suele acordarse, entre las personas mayores, a los niños demasiado agitados. Su desgracia era tener la razón demasiado pronto; haber ya planteado una visión planetario del problema que es exactamente aquella en cuyo nombre, hoy día, los que ayer se burlaban gritan finalmente "¡Socorro!".

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. 422239-SAN SEBASTIAN

DISPOSITIVO PARA EVITAR EL DESLUMBRAMIENTO EN LA CONDUCCION NOCTURNA

La firma catalana Abellán Hermanos ha puesto en el mercado nacional un nuevo dispositivo para evitar el deslumbramiento producido por los faros de los vehículos que circulan en sentido contrario durante la conducción nocturna.

Como es sabido, el ojo humano en la conducción nocturna habitual dilata al máximo la pupila, y el cruce con los faros de otros vehículos produce una contracción brusca de la pupila, quedando el conductor durante unos instantes falto de agudeza visual. Con el nuevo dispositivo antideslumbrante, denominado "Anti-faro Kreddel", la pupila no necesita dilatarse tanto, por lo que en el cruce con otros vehículos no tiene por qué contraerse tan bruscamente, evitándose así esos peligrosos momentos de invidencia.

El "Anti-faro Kreddel", resultado de innumerables pruebas, siempre bajo la supervisión de importantes centros ópticos y oftalmólogos, emite delante de los ojos y junto al parabrisas una columna de luz protectora, que actúa como sedante para la vista en todo viaje nocturno, sea de corta o larga duración, evitando el completo deslumbramiento al situar la vista en una continuidad de luz estable que elimina el brutal contraste que representa para los ojos y el sistema nervioso pasar de la oscuridad ambiente de la noche al enfoque de unos potentes faros que vienen en contra.

Este nuevo dispositivo no precisa instalación, simplemente se coloca sin necesidad de producir agujeros ni remaches en el coche.

Para más información, dirigirse a: Abellán Hermanos, avenida José Antonio, 361, Sabadell (Barcelona).



ATRAVESANDO LA CALLE

El atravesar la calle con niños en Londres es algo muy peligroso en esta era del motor. La joven maestra del "kindergarten" de la foto ha resuelto el problema mediante el uso de un cordón especial, al que se aferran los pequeños. La idea es ingeniosa.

Esta misma idea podría ser utilizada aquí, sobre todo en los sitios donde, desgraciadamente, no hay todavía semáforos. Nadie, estamos seguros, sería capaz de no respetar el paso ante unos embriones de personas que cuentan como único medio de protección el estar unidos por una simple cuerda.

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

COMPROBADOR DE BATERIAS

La firma norteamericana Burton Rogers Co., ha puesto a punto recientemente un nuevo aparato para comprobación de baterías, en dos modelos distintos denominados Hoyt BT/1 y BT/2A, que sirven para efectuar comprobaciones en todos los tipos de baterías existentes, tanto de 6 como de 12 voltios, incluidas las nuevas baterías con terminales laterales, que entrarán en servicio en numerosos vehículos a partir del presente año.

Ambos aparatos poseen terminales en forma de horquilla, que se ajustan a las bornas de las baterías y pueden detectar la corrosión en las bornas y en los cables, así como medir el voltaje de carga en el equipo eléctrico de los vehículos, para lo que disponen de una esfera calibrada hasta dos décimas de voltio.

Para más información pueden dirigirse al fabricante: Burton Rogers Co., Sales Division, Hoyt Electrical Instrument Works, Inc., 556 Trapelo Road, Belmont, Mass., 02179, USA.



NUEVA HERRAMIENTA PARA PELAR Y PLEGAR ALAMBRES

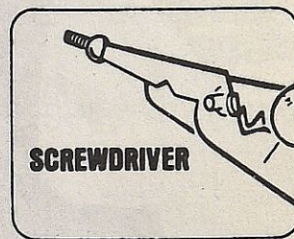
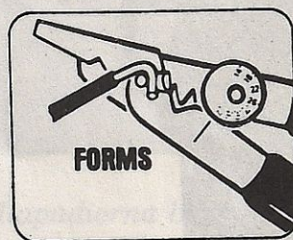
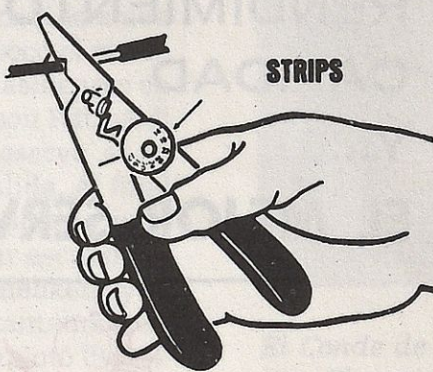
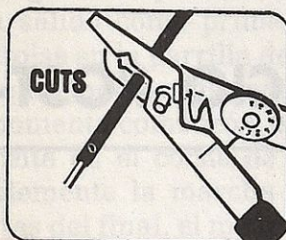
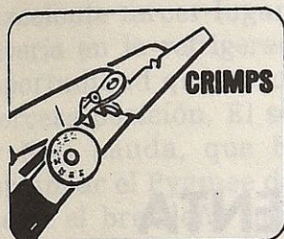
Diseñada por Kastar Inc., fabricante de herramientas manuales pequeñas para uso cotidiano, es una nueva herramienta de cinco operaciones para pelar y plegar alambres, que está siendo ofrecida a todos los mercados de ultramar por la Guiterman Co., Inc., la que actúa como representante exclusivo de exportación del fabricante.

Esta herramienta está fabricada en acero al carbono, endurecido, de la más alta calidad y sirve para pelar alambre eléctrico, sólido o trenzado, en todos los calibres más populares, desde el calibre 12 al 26. Sus quijadas cortadoras cortan alambres hasta el calibre 10.

Esta manejable herramienta también tiene una ranura

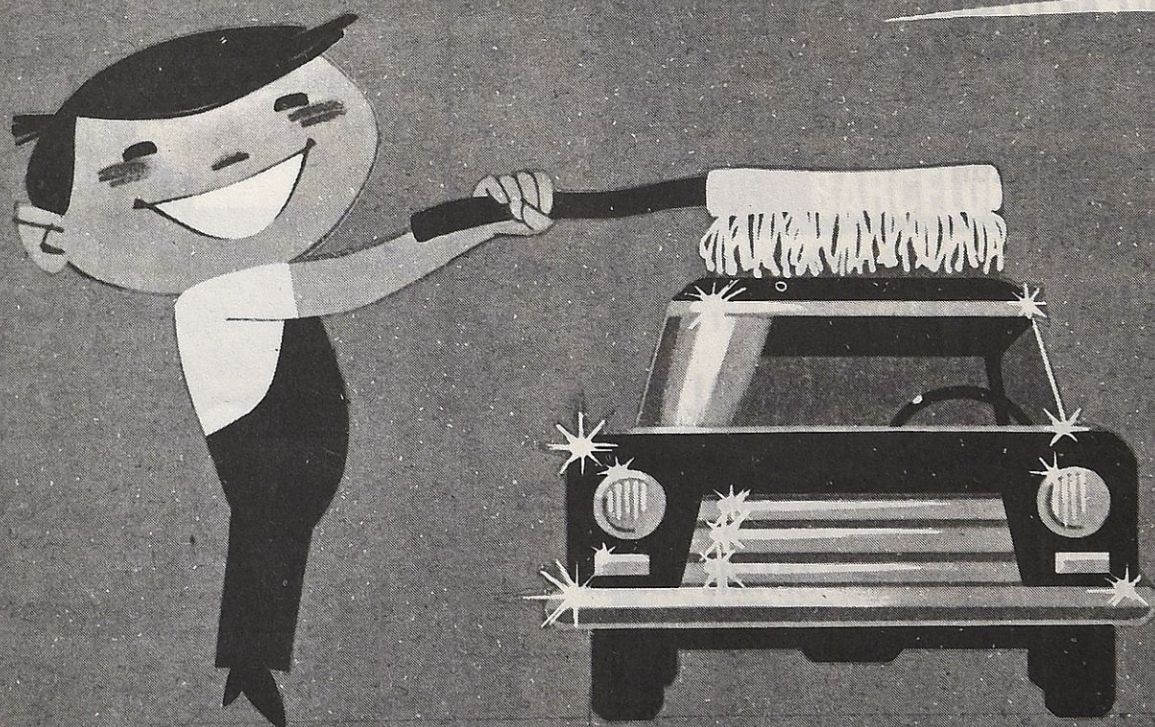
en forma de "V", que automáticamente centra terminales sin soldar, con o sin aislante, para unir perfectamente el alambre al cilindro; una hoja desatornilladora especial para adaptarse a interruptores usados en el hogar, enchufes, etc., y un dispositivo único para formar lazos, etc., necesarios para conectar alambres a enchufes o receptáculos. Las manillas tienen mangos aislados resistentes a choques eléctricos.

Para mayores detalles acerca de esta herramienta, soliciten el suplemento de catálogo a: Guiterman Company, Inc., Oficina 1200, 30 Church St., New York, N. Y., 10007.



nennette

un pase limpia y abrillanta

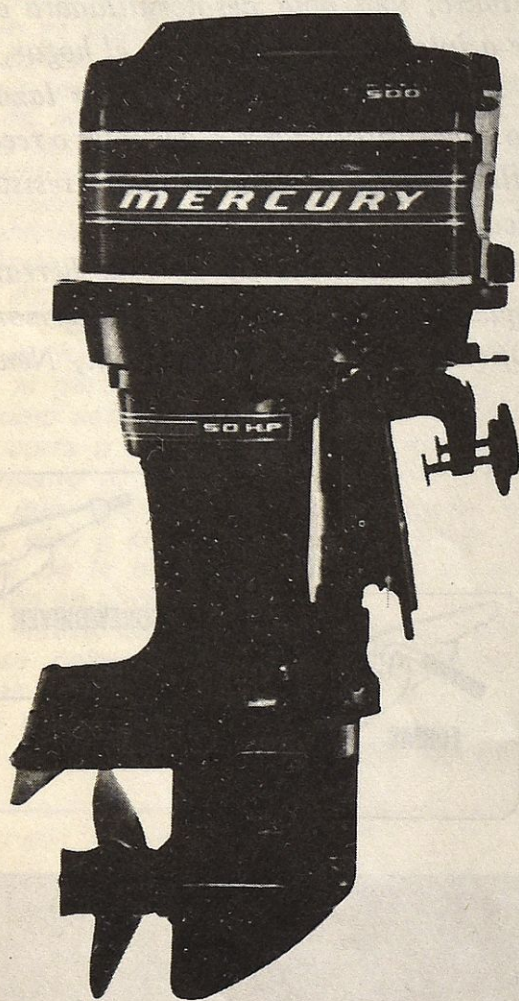


NENETTE, CEPILLO ABRILLANTADOR
De gran utilidad para mantener siempre limpia la carrocería de su coche. Absorbe el polvo y devuelve el brillo original.

Kraft

SECCION NAUTICA
TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURY BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 71

"El más potente y seguro fuera borda del mundo"

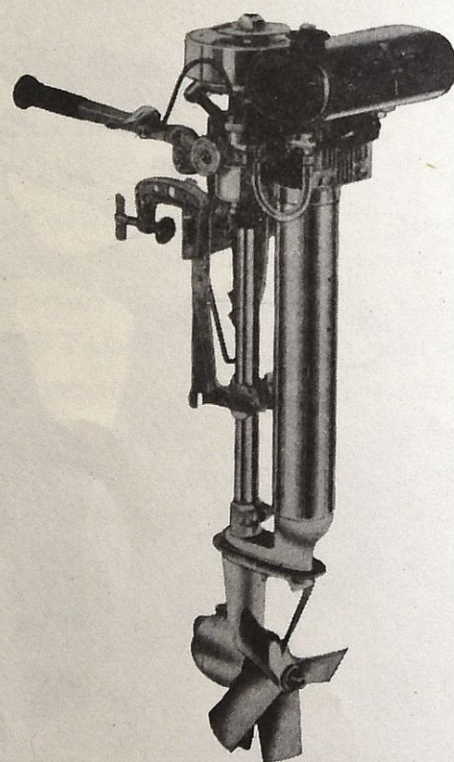
RESISTENCIA
 VELOCIDAD
 RENDIMIENTO
 CALIDAD
 Y...

EL MEJOR SERVICIO POST-VENTA



**BRITISH
 SEAGULL**
 EL AUXILIAR
 SIN AVERIAS

EMBARCACIONES	VELEROS
E. P. E.	VIVACITY
LARRAYA-GLASTRON	PUMA 23
TAYLOR	"470" VAURIEN - SNIPE
EMBARCACIONES	REMOLQUES
NEUMATICAS	CAZA - CAMPING - MOTOS
ZODIAC	APACHE RAVEN
ARTIACH	



TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO**

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 42-43-05 - **SAN SEBASTIAN**

GRAN PREMIO DE MADRID

SCHENKEN DOMINO AMPLIAMENTE LA CARRERA; PERO LA VICTORIA FUE PARA FITTIPALDI

El madrileño circuito del Jarama fue el escenario sobre el que se desarrolló el pasado día 16 de mayo la tercera prueba puntuable para el campeonato de Europa de conductores de Fórmula II. La carrera en sí no tuvo muchos alicientes. Tim Schenken al volante de su Brabham BT 36 se situó en cabeza desde la primera vuelta y fue sólo Petersson quien pudo seguir su fuerte ritmo hasta que el motor comenzó a calentarse obligándole al abandono. Detrás de los dos hombres de cabeza se habían situado Quester (March-BMW), E. Fittipaldi (Lotus) y Cevert (Tecno) que librarían también un emocionante duelo por el segundo lugar hasta que Cevert se salió en la curva del túnel. Tras ellos rodaban Jaussaud, Wissell y Reuteman y algo más distanciados Marko y Moser. Marko (Lola-Ford) no tardaría en abandonar debido a las dificultades que se le presentaron en la caja de cambios, lo que permitió que se definieran las posiciones. Schenken mientras tanto fue distanciándose progresivamente seguido de Fittipaldi que había conseguido relegar a Quester. Uno de los héroes de la jornada fue el canadiense John Cannon (March-Ford) que partiendo en última posición fue remontando posiciones a lo largo de toda la carrera, hasta colocarse en un excelente tercer lugar, pero al final de la prueba, debido a una avería en la refrigeración, tendría que aflojar un poco el ritmo, oportunidad que aprovecharía Reuteman para clasificarse en tercera posición. El sexto lugar lo disputaron Wilson Fittipaldi y Niki Lauda, que había salido como primer reserva al no arrancar el Pygmee de Beltoise en la parrilla de salida. Al final sería el brasileño quien se impondría faltando sólo seis vueltas para el final. En este momento comenzó a bajar escandalosamente la presión de aceite en el coche de Schenken, y el australiano redujo sensiblemente la marcha intentando terminar pero, a cuatro vueltas del final, el motor explotó literalmente dejando al desafortunado Schenken a las puertas del triunfo que sería para Emerson Fittipaldi.

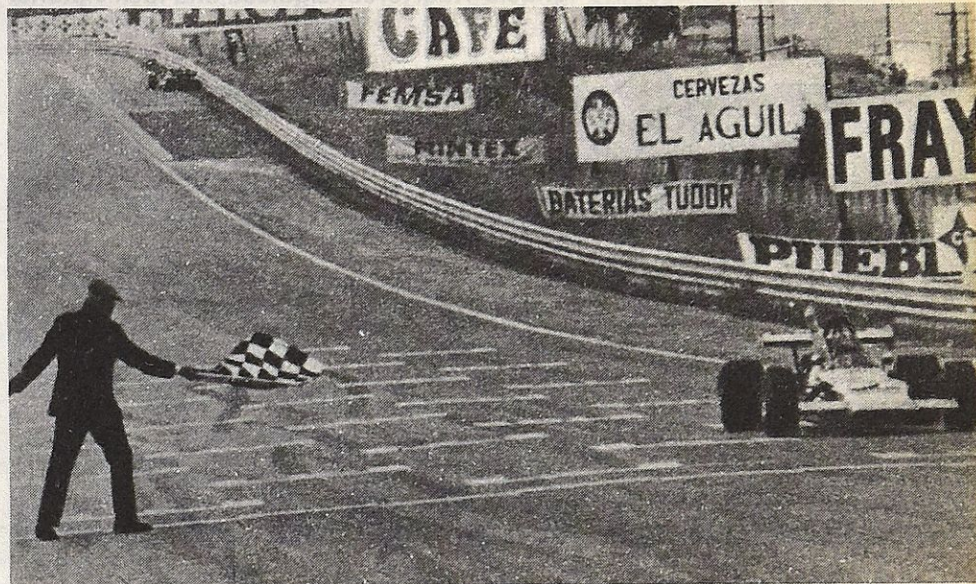
A pesar de su abandono en el Gran Premio de Madrid, el francés François Cevert, gracias a sus victorias en los Grandes Premios de Hockenheim y Thruxton, continúa al frente de la clasificación provisional del campeonato de Europa de conductores de Fórmula II, que queda establecida así:

1.º François Cevert, 22 puntos. 2.º Carlos Reutemann, 18 puntos. 3.º Wilson Fittipaldi, 10 puntos. 4.º Ronnie Peterson, 9 puntos. 5.º Dieter Quester, 9 puntos. 6.º Derek Bell y Tim Schenken, 6 puntos. 8.º John Cannon, Niki Lauda y Peter Westbury, 4 puntos. 11.º Jean-Pierre Jaussaud, 3 puntos. 12.º Gerry Birell, 2 puntos. 13.º Brian Hart, Helmut Marko y Alistar Walter, 1 punto.

CLASIFICACION DEL GRAN PREMIO DE MADRID

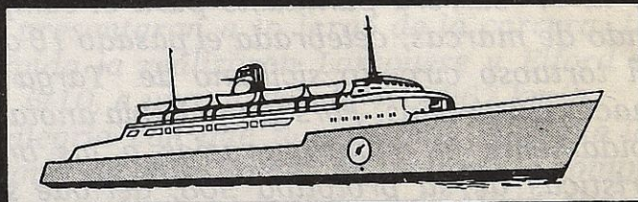
CLASIFICACION GENERAL

	Vueltas	Tiempo
1.º E. Fittipaldi (Lotus 69-C)	60	1 h. 29' 42" 9/10
2.º D. Quester (March-BMW 712-M)	60	1 h. 29' 57" 7/10
3.º C. Reutemann (Brabham BT-30)	60	1 h. 30' 12" 3/10
4.º J. Cannon (March 712-M)	60	1 h. 30' 17"
5.º J.-P. Jaussaud (March 712-M)	60	1 h. 30' 37" 4/10
6.º W. Fittipaldi (Lotus 69-C)	60	1 h. 30' 42" 9/10
7.º N. Lauda (March 712-M)	60	1 h. 30' 46" 4/10
8.º G. Birrell (Lotus 69-C)	59	1 h. 29' 59"
9.º S. Moser (Brabham BT-30)	59	1 h. 30' 23" 5/10
10.º R. Wisell (Lotus 69-C)	59	1 h. 31' 01" 7/10
11.º J. Watson (Brabham BT-30)	58	1 h. 30' 05" 8/10



El Conde de Villapadierna baja la bandera ajedrezada, mientras Fittipaldi levanta el brazo al cruzar victorioso la meta.

a Italia por mar en Canguro



BARCELONA ↔ GENOVA

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

a bordo de los modernísimos transbordadores CANGURO.

El medio más cómodo y económico para viajar a Italia.

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

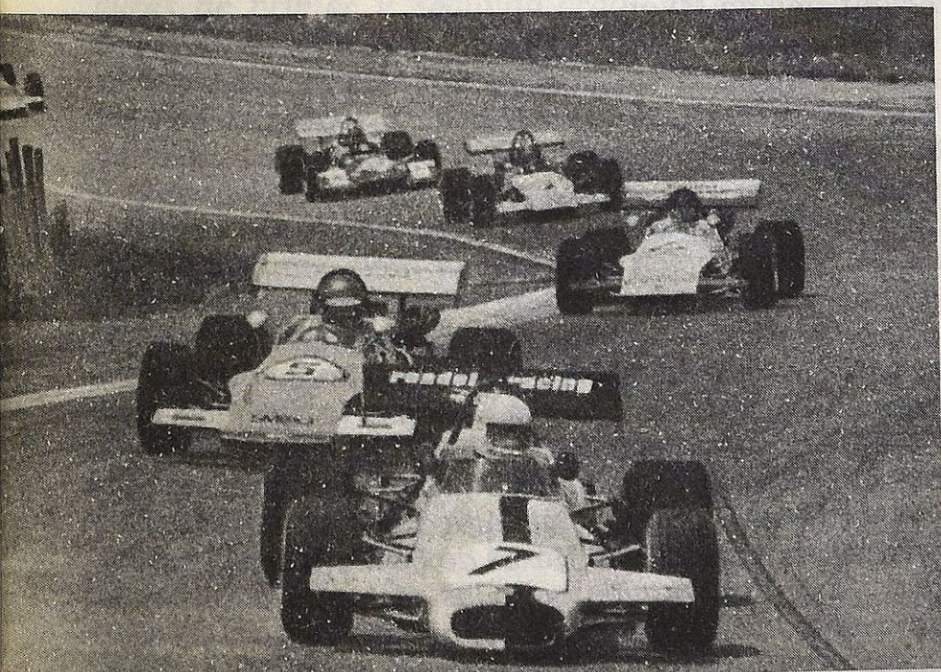
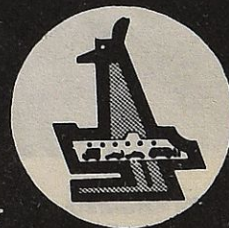
- Pasajeros con o sin coche
- Precios desde 1.130,- ptas.
- Bonificación por ida y vuelta.
- Descuentos para grupos. Autopullman gratis.

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



CANGURO
IBERIA, S.p.A.

La Autopista sobre el mar



En la primera vuelta Schenken rueda ya en cabeza delante de Petersson, Quester, Fittipaldi y Cevert.

RALLY DE NAVARRA

DISCRETA VICTORIA DE ITUARTE (PORSCHÉ 911 R) SUÁREZ, PAGÁN Y URRUZOLA OCUPARON LOS LUGARES DE HONOR

El pasado día 9 de mayo se celebró la IV edición del rally de Navarra, organizado por la Comisión Deportiva de la Delegación Navarra del R.A.C.V.N. Esta prueba, programada en un principio para el domingo de Resurrección, hubo de ser aplazada por imponderables surgidos a última hora, trasladándose a la fecha inicialmente citada. La inscripción permitía presagiar un emocionante planteamiento de la carrera, pero las ausencias a última hora de una serie de destacados pilotos, todos ellos posibles candidatos al triunfo, restó interés al rally. Fueron Sunsundegui, Aldecoa, Del Olmo, y Peleato, quienes con su "forfait", permitieron que el bilbaíno Ignacio Ituarte consiguiese una fácil victoria.



El Porsche 911, victorioso, a su paso por el Alto de Marcalain en la última prueba de velocidad.

El rally tenía una longitud de 292 km, a lo largo de los cuales se incluían 6 pruebas de velocidad que totalizaban 38 km. Al igual que en la edición anterior se pasaba dos veces por cada uno de los tramos cronometrados, los altos de Marcalain, Guembe y Madoz, permitiendo así a los numerosos aficionados presenciar más cómodamente el paso de los participantes.

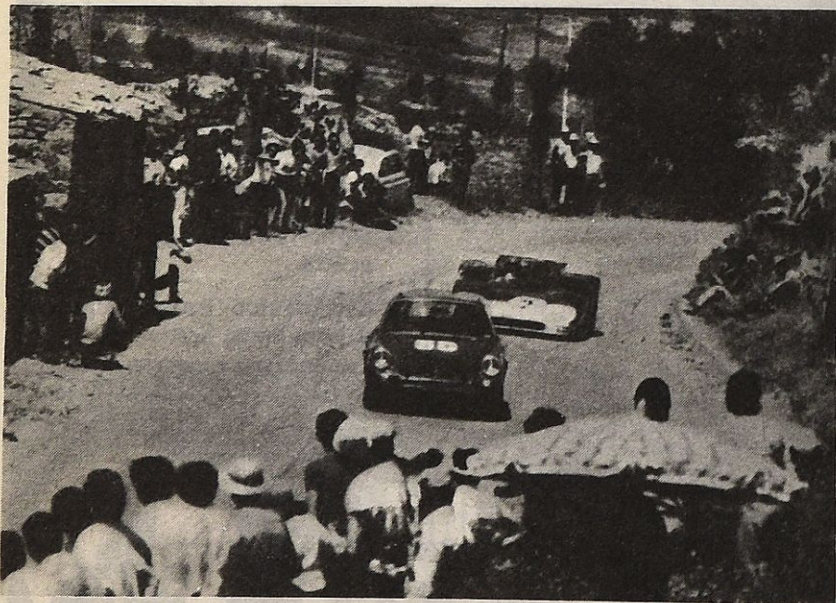
A la vista de los vehículos concentrados en el Campus de la Universidad de Navarra, el pronóstico parecía clarísimo y nadie dudaba que Ituarte, al volante del vetusto Porsche 911 R, ex-Gargallo, conseguiría una amplia victoria. Sin embargo los pronósticos no se cumplieron más que en parte. Ignacio Ituarte sí se proclamó vencedor, pero por un escaso margen de puntos, si tenemos en cuenta la aplastante superioridad de su vehículo sobre el resto de los coches participantes. La primera sorpresa se produjo en Marcalain donde Ituarte se vio relegado a 6.ª posición detrás de Padró, Suárez, Berzal, Urruzola y Lecumberri. Pero el bilbaíno reaccionaría y se impondría en las cuatro siguientes pruebas de velocidad para inclinarse nuevamente en la sexta y última, la segunda pasada por Marcalain, ante el precioso Unipower de Benito Suárez.

No vamos a extendernos comentando los tiempos invertidos en los tramos cronometrados ya que el cuadro de clasificaciones que publicamos es suficientemente explícito. Unicamente queremos destacar la magnífica actuación de los navarros Eduardo Pagán y Rafael Padró, así como la de los guipuzcoanos José Joaquín Jáuregui, Ignacio Lecumberri y Antonio Urruzola. Este último reaparecía en esta prueba tras un largo período de ausencia en los rallyes de nuestra región con un precioso N.S.U., al que, desgraciadamente, faltaban algunos caballos. Urruzola demostró

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

Victoria de Alfa Romeo en la "Targa Florio" ● Vacarella-Hezemans, fueron los artífices del triunfo.

De realmente inesperado hay que calificar el resultado de la 7.ª carrera puntuable para el campeonato del Mundo de marcas, celebrada el pasado 16 de mayo sobre el tortuoso circuito siciliano de "Targa Florio". Desde hacía cinco años, Porsche se había anotado ininterrumpidamente el triunfo, gracias a las brillantes características de su prototipo 908, del que se construían una serie de unidades destinadas exclusivamente a competir en la "clásica" siciliana, y que poste-



El Alfa Romeo de Vacarella-Hezemans se dispone a adelantar a un Porsche 911.

riormente sólo eran utilizadas sobre otro circuito igualmente tortuoso: el terrible Nurburgring, con ocasión de los "1.000 Km" del mismo nombre.

Pero este año, debido a la mala fortuna que se cebó en los vehículos alemanes, y a los medios puestos en juego por Alfa Romeo, la casa italiana pudo asistir al triunfo de sus coches, consiguiendo así una de las ambiciosas metas que se habían propuesto los responsables de la firma de Milán.

Los resultados obtenidos por Alfa Romeo en la presente temporada no pueden ser más esperanzadores: Una victoria en Brands Hatch, respaldada por una serie de posiciones de honor en Buenos Aires, Sebring, Monza y Spa-Francorchamps, a los cuales ha venido a sumarse el triunfo en la "Targa Florio". Tras esta carrera la clasificación provisional del campeonato del Mundo de marcas continúa encabezada por Porsche con 52 puntos, seguido de Alfa Romeo con 36, de Ferrari con 16, de Lola con 5 y de Chevrolet con 3. Sin embargo, y a pesar de haberse acortado la distancia entre Porsche y Alfa Romeo, va a resultar muy difícil a la marca italiana desbancar a su rival germana, más aún si tenemos en cuenta que Alfa Romeo no participará oficialmente en las "24 Horas de Le Mans" los próximos días 12 y 13 de junio, y que las restantes carreras del campeonato, los ya citados "1.000 Kms del Nurburgring", los "1.000 Kms de Austria" y las "6 Horas de Watkins Glenn" tienen como escenario circuitos muy rápidos en los cuales lógicamente deben imponerse los rapidísimos Porsche 917.

GRAN PREMIO DE MONACO

APLASTANTE VICTORIA DE JACKIE STEWART

Una de las pruebas más características del campeonato del mundo de conductores, es sin duda el Gran Premio de Mónaco. El pasado 23 de mayo, sobre el tortuoso circuito monegasco, los 60.000 espectadores que presenciaron la carrera pudieron comprobar la indiscutible clase de Jackie Stewart, quien de principio a fin —durante las 80 vueltas— fue dueño y señor del Grand Prix. Stewart, que había partido de la primera línea en la parrilla de salida, fue distanciándose inmediatamente del resto de los participantes, de los cuales únicamente Ickx y Sieffert pudieron seguir a cierta distancia el infernal ritmo impuesto por el escocés. La auténtica revelación del Gran Premio de Mónaco fue el sueco Ronnie Petersson, quien a lo largo de la carrera realizó una sensacional ascensión que le valió ocupar la segunda posición en la llegada.

El record de la vuelta más rápida lo estableció también Jackie Stewart, quien consiguió rodar en 1 minuto 22 segundos y 2 décimas, rebajando exactamente en 1 segundo el record anterior establecido en la pasada edición por el desaparecido piloto austríaco Jochen Rindt.

La clasificación oficial del Gran Premio de Mónaco, fue la siguiente:

Primero, Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), que cubrió las 80 vueltas, 261 kilómetros, en 1 hora, 52 minutos, 21 segundos y 3 décimas, a una media de 134,359 kilómetros por hora. Segundo, Petersson (March-Ford), a 25 segundos 6 décimas. Tercero, Jackie Ickx (Ferrari), a 53 segundos. Cuarto, Dennis Hulme (Mc Laren-Ford), a 1 minuto 6 segundos. Quinto, a una vuelta, Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford). Tras ellos se clasificarían Stommelen, Surtess, Pescarolo, Rodríguez y Schenken.

Teniendo en cuenta las pruebas celebradas hasta el momento, los Grandes Premios de Africa del Sur, España y Mónaco, la clasificación provisional del campeonato del mundo es la siguiente:

1. — Stewart, 24 puntos.
2. — Ickx, 10 puntos.
3. — Andretti, 9.
4. — Ex-aequo: Hulme, Aman y Petersson, 6.
7. — Regazzoni, 4.
8. — Ex-aequo: Wissell y Rodríguez, 3.
10. — E. Fittipaldi, 2.

La próxima prueba del campeonato será el Gran Premio de Holanda, que se celebrará el 20 de junio sobre el circuito de Zandwoort.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

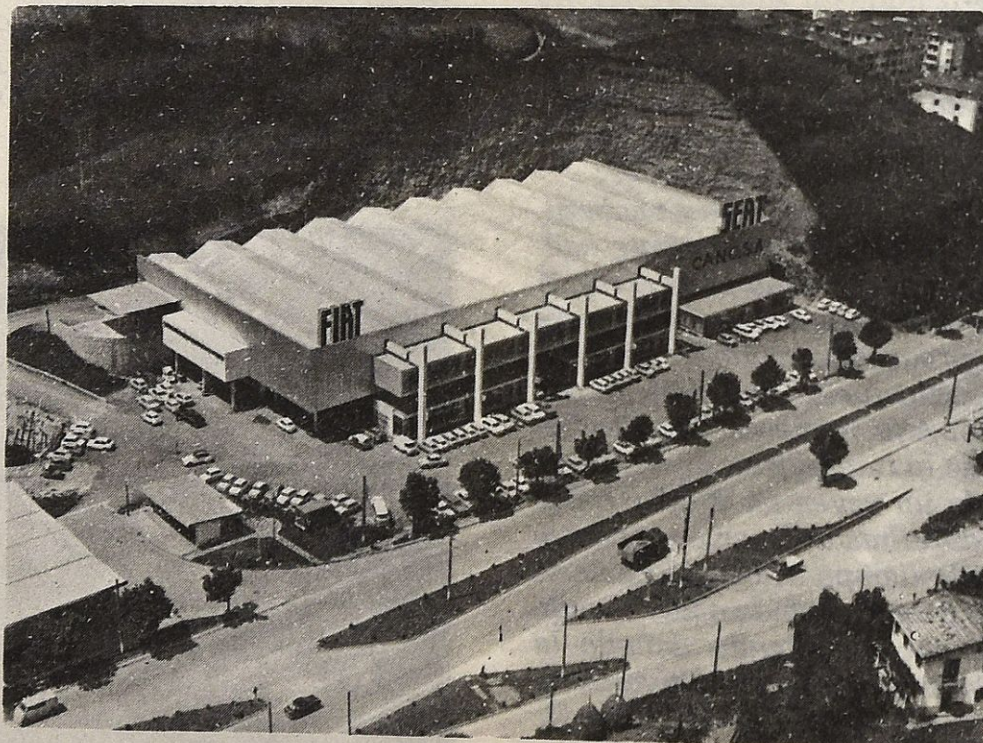
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

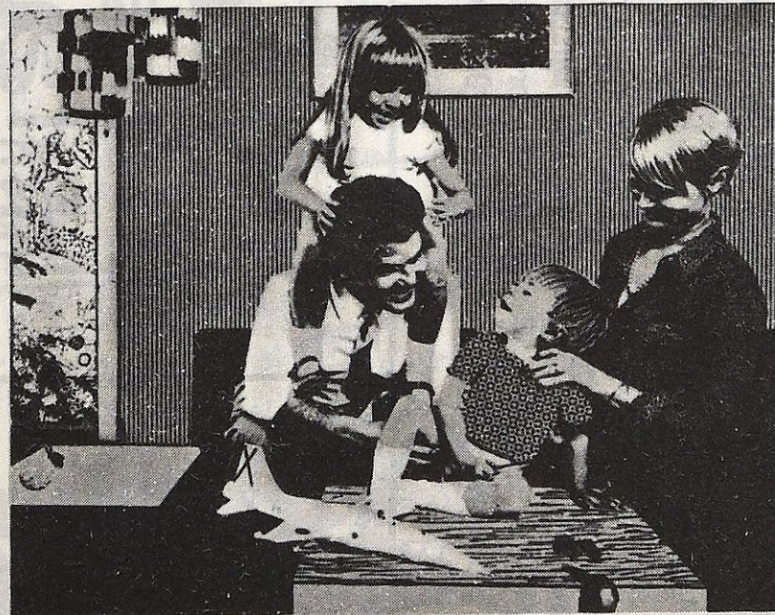
Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

otra ventaja de ser cliente de la caja de ahorros municipal de san sebastián: su servicio de cuentas corrientes



En nuestra familia, desde hace tiempo, somos clientes de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. Por medio de las libretas ordinarias siempre hemos estado identificados con su organización. La garantía y seguridad son totales. Sin embargo, hasta hace poco no descubrimos una faceta de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, su servicio de **cuentas corrientes**. Anteriormente para hacer efectivos nuestros pagos, teníamos que ir de oficina en oficina, con lo molesto que resulta y el tiempo que se pierde. Desde que hemos abierto una cuenta corriente no nos preocupamos por ningún recibo. Se da la orden a través de una gestión sencillísima y la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián sigue el trámite restante. **Para disfrutar de sus ventajas abra una cuenta corriente en la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.**



**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**

DISPOSITIVOS ANTIPARASITARIOS

Un Decreto de la Presidencia del Gobierno, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" del 15 de marzo pasado, dispone lo siguiente:

"Todos los vehículos automóviles nacionales con sistema de encendido de alta tensión que se fabriquen a partir del 1 de julio de 1971 deberán corresponder a tipos previamente homologados, en lo que se refiere al dispositivo de antiparasitado.

Los vehículos automóviles de importación que hayan de ser matriculados en España a partir del 1 de julio de 1971 deberán corresponder a tipos previamente homologados en lo que se refiere al dispositivo de antiparasitado. Las homologaciones concedidas por los países que aplican el Reglamento número 10 son válidas a los efectos indicados.

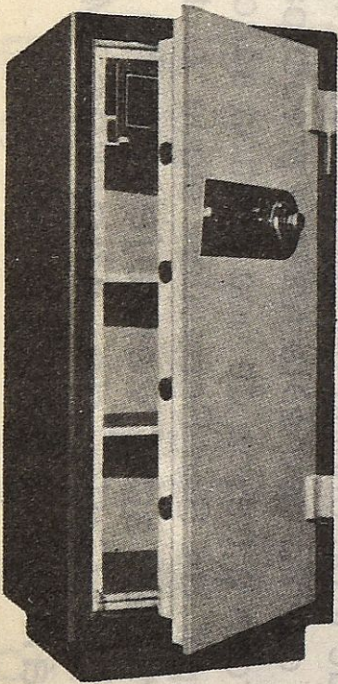
Las solicitudes de homologación de tipos de vehículos automóviles con sistema de encendido de alta tensión se presentarán por el fabricante o su representante debidamente acreditado o por el importador representante oficial de la marca extranjera, en su caso, en la Delegación Provincial del Ministerio de Industria donde se encuentra situada la fábrica de vehículos o en la que corresponda al domicilio social del importador, acompañadas de la certificación de ensayos reglamentarios, expedida por el Laboratorio Central Oficial de Electrotecnia.

La verificación de la conformidad de la producción de los vehículos-serie, con sistema de encendido de alta tensión, a efectos de la eficacia del dispositivo de antiparasitado, se realizará por la Delegación Provincial del Ministerio de Industria, donde se encuentra situada la fábrica de vehículos en la que el constructor presentará los certificados de los ensayos del o de los vehículos designados por aquella Delegación, realizados por uno de los laboratorios reseñados en el artículo segundo, de acuerdo con las normas establecidas en el citado Reglamento número 10.

La localización de perturbaciones parásitas producidas por los vehículos automóviles se efectuará por los Servicios del Ministerio de Industria o por los de Información y Turismo, tramitándose los expedientes correspondientes en la forma establecida en los artículos 15 al 19, ambos inclusive, del Reglamento sobre Perturbaciones Parásitas.

El presente Decreto entró en vigor el pasado día 15 de marzo.

A partir del 1 de julio de 1971 quedará sin efecto lo dispuesto en el apartado I, punto I, del artículo 4.º del Reglamento sobre Perturbaciones Parásitas, aprobado por decreto 2.000/1966, de 14 de julio.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

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

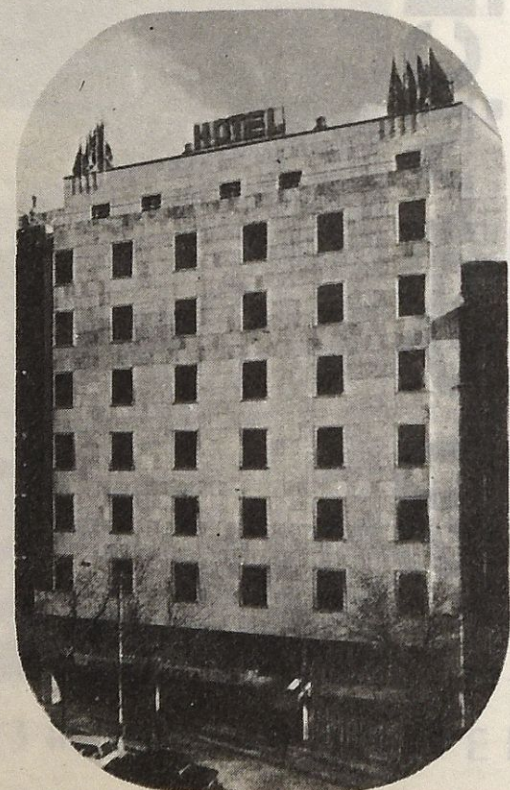


Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

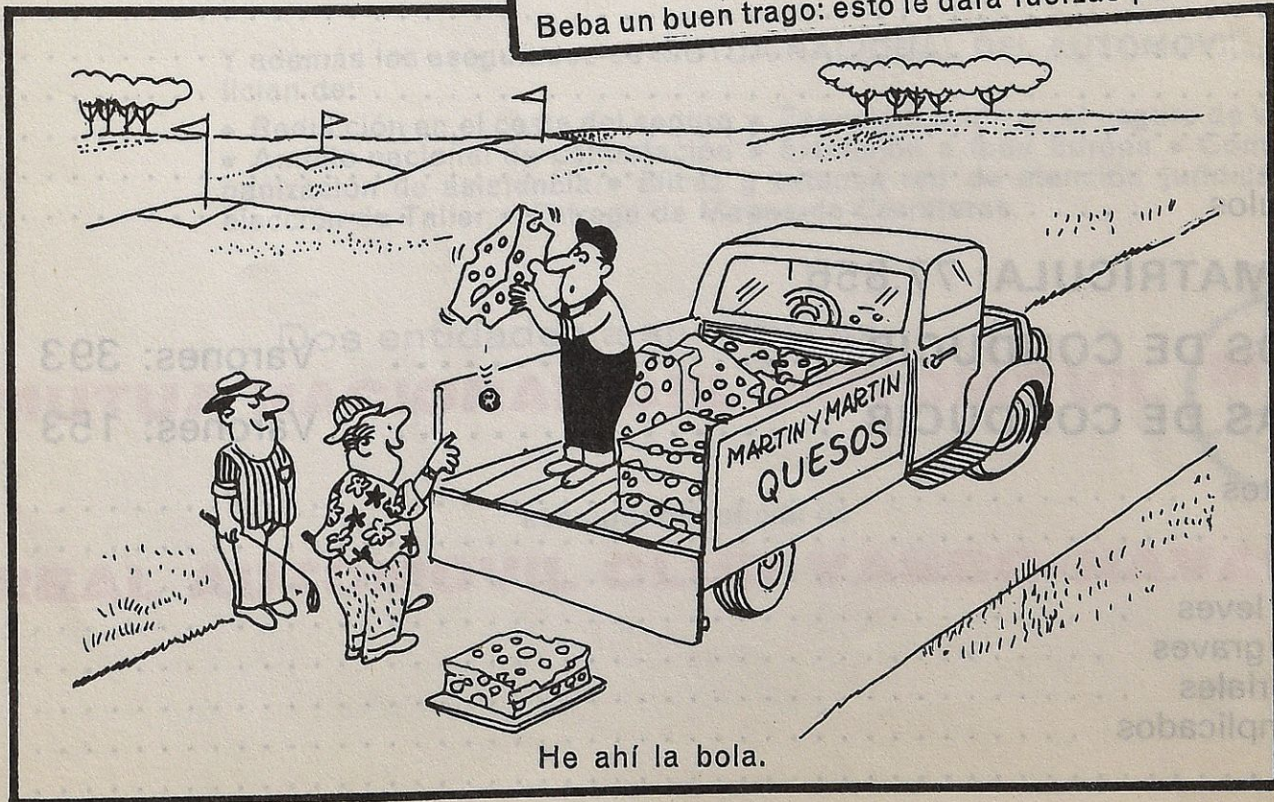
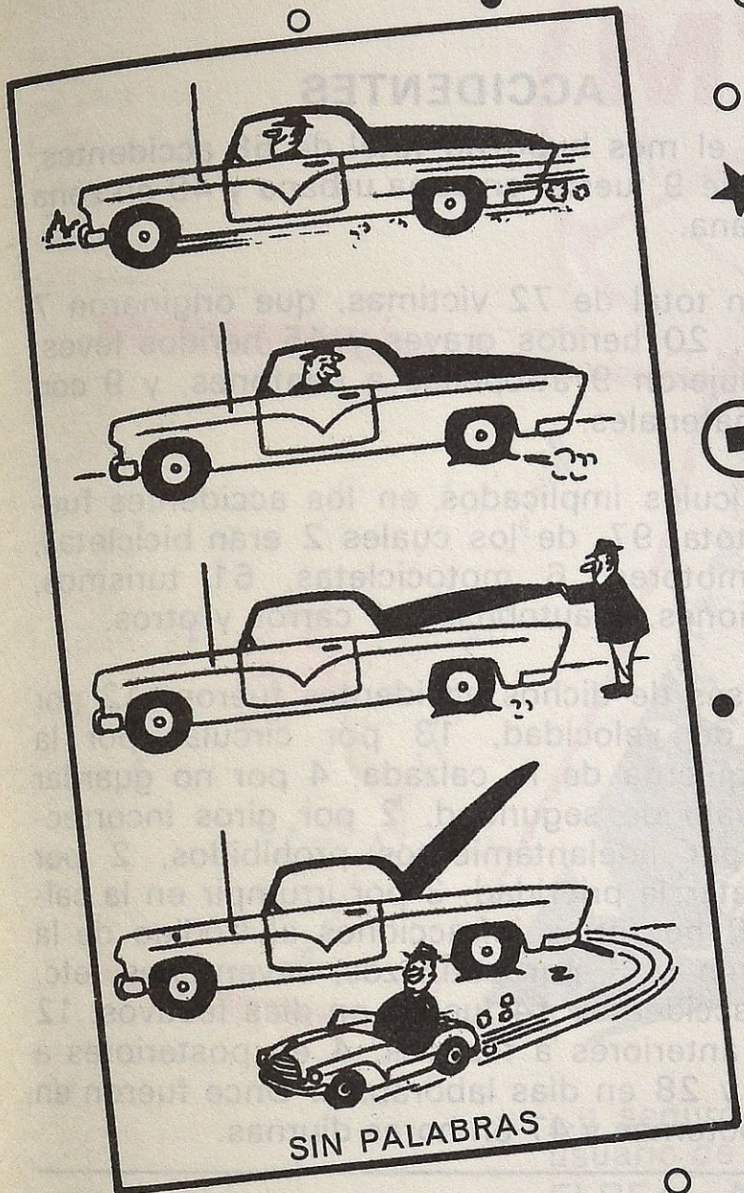
★

ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Electr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI



RUEDA EL HUMOR



JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE ABRIL DE 1971

VEHICULOS

Matriculaciones.

Fueron matriculados un total de 1.131 vehículos, que se distribuyeron por tipos, de la siguiente forma:

Camiones	66
Autobuses	3
Turismos	990
Motocicletas	14
Tractores	2
Furgonetas y furgonetas mixtas	56
Total	1.131

El número de vehículos transferidos, alcanzó la cifra de 874.

CONDUCTORES

Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 791 permisos de conducción, que por clases se distribuyen de la siguiente forma:

De la clase E	6
De la clase D	15
De la clase C	27
De la clase B	610
De la clase A-1	2
De la clase A-2	131
Total	791

De estos permisos corresponden a mujeres, 134 y el resto a varones.

Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 253 licencias de conducción, de las cuales 29 corresponden a mujeres y el resto a varones.

SANCIONES

Por infracción al código de la Circulación	3.981
Por infracción al Reglamento Transportes	110
Total	4.091

ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 58 accidentes, de los que 9 fueron en zona urbana y 49 en zona interurbana.

Hubo un total de 72 víctimas, que originaron 7 muertos, 20 heridos graves y 45 heridos leves. Se produjeron 9 atropellos a peatones, y 9 con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron en total 97, de los cuales 2 eran bicicletas, 2 ciclomotores, 6 motocicletas, 61 turismos, 19 camiones, 3 autobuses, 4 carros y otros.

Las causas de dichos accidentes fueron, 12 por exceso de velocidad, 13 por circular por la parte izquierda de la calzada, 4 por no guardar el intervalo de seguridad, 2 por giros incorrectos, 4 por adelantamientos prohibidos, 2 por no respetar la prioridad, 3 por irrumpir en la calzada, 10 por otras infracciones al Código de la Circulación y 3 por patinazos, reventones, etc. De los accidentes 14 fueron en días festivos, 12 en días anteriores a festivos, 4 en posteriores a festivos y 28 en días laborables. Once fueron en horas nocturnas y 47 en horas diurnas.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Abril de 1971

MATRICULACIONES

Turismos	726
Camiones	46
Motos	5
Furgonetas	64
Autobuses	3
Otros vehículos	17

ULTIMA MATRICULA: 77.856

PERMISOS DE CONDUCIR Varones: 393 Hembras: 75

LICENCIAS DE CONDUCIR Varones: 153 Hembras: 19

N.º Accidentes	88
N.º Muertos	7
N.º Heridos	95
N.º Heridos leves	42
N.º Heridos graves	53
Daños Materiales	22
Vehículos Implicados	155
Sanciones	2.330



siéntase
protegido



...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

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 de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

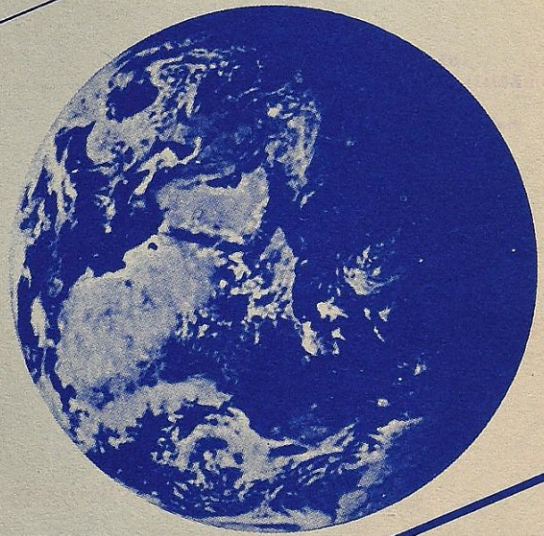




Banco Guipuzcoano

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

PARA SUS VIAJES AL EXTRANJERO




Asistencia Turística Internacional
REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO - NAVARRO

EL REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO Y GENERAL
EUROPEA, S. A. —GESA—, ESTAN
PRESENTES EN TODO MOMENTO
PARA ASISTIRLE A USTED EN TODA
EUROPA Y EN LOS PAISES DE ASIA Y
AFRICA, RIBEREÑOS DEL MAR MEDITERRANEO.

RECUERDE: EL R. A. C. V. N. LE ES UTIL

SERVICIO DE
REPATRIACION DEL VEHICULO
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



En caso de accidente o avería del vehículo reseñado, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro toma a su cargo los gastos de su repatriación hasta el lugar del domicilio del asociado, en los casos y según las instrucciones especificadas al dorso.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA.

Bono n.º 1

SERVICIO DE
REMOLCAJE DEL VEHICULO
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



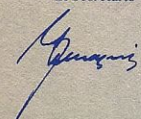
El Real Automóvil Club Vasco-Navarro reembolsará al titular de este bono los gastos de remolcaje del vehículo reseñado hasta el taller de reparación más próximo al lugar donde le haya sobrevenido el accidente o avería.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 2

SERVICIO DE
ENVIO DE PIEZAS DE RECAMBIO
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



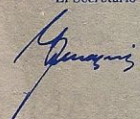
Si no es posible obtener en el país donde hayan sobrevenido un accidente o avería del vehículo reseñado, las piezas de recambio que sean necesarias para su reparación o indispensables para la seguridad de los pasajeros, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro se ocupará de su envío por el medio más rápido.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 3

SERVICIO DE
PERITAJE TECNICO
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



Si a consecuencia de un accidente o de una avería, tiene que efectuarse la pertinente reparación en el vehículo reseñado y el titular desea, previamente, valorar su importe por un perito, puede solicitar su intervención y, a su regreso a España, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro le reembolsará el importe de los honorarios de dicho profesional.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 4

SERVICIO REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO ASISTENCIA TURISTICA INTERNACIONAL

QUÉ ES?

1.—La Asistencia Turística Internacional consiste en el conjunto de prestaciones siguientes:

A) Para su vehículo:

Reparación del vehículo irreparable a causa de accidente (Bono n.º 1).
Remolcaje del vehículo hasta el taller de reparación más próximo (Bono número 2).

Envío de piezas de recambio cuando no fuera posible su adquisición en plaza (Bono número 3).

Peritaje técnico (Bono número 4).

B) Para Ud. y sus acompañantes:

Repatriación por conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual (Bono n.º 5).

Adelanto de la caución penal que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación (Bono n.º 6).

Repatriación de heridos y enfermos:
por avión-ambulancia,
por avión de línea regular,
por ambulancia, tren (Bono n.º 7).

QUE +?

El Bono n.º 8 por el que puede contratar:

Seguridad para su equipaje.

Defensa de sus derechos, si el accidente de tráfico se produce.

Garantía de sus deberes, frente a los demás y

Economía si necesita asistencia sanitaria.

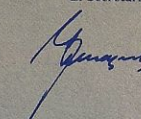
DÓNDE, CÓMO, CUÁNDO?

- Estos servicios son prestados en toda Europa, excepto U.R.S.S., República Democrática Alemana y Albania y también en los países de Asia y Norte de Africa ribereños del Mediterráneo.
- La Asistencia Turística Internacional, R.A.C.V.N., se materializa en un Talonario cuya portada y Bonos —verdaderos cheques al portador— reproducen los grabados, este Talonario lo recibe Ud. debidamente convalidado, al formalizar su solicitud de Asistencia. Viajando con él lleva Ud. un pasaporte de seguridad —¡recuerde!— el R.A.C.V.N. le es útil.
- Cuando durante su viaje necesite Ud. ayuda, dirija su petición de asistencia a la Corresponsalia del R.A.C.V.N. —GESA— de la que depende el país donde Ud. se encuentra.
- Para formular su petición con mayor exactitud, rapidez y eficacia, lea previamente las instrucciones que figuran al dorso del Bono del servicio concreto que Ud. precisa y prepare la información y la documentación que, eventualmente, se le solicite sobre todos y cada uno de los puntos a que el Bono en cuestión se refiera.
- Inmediatamente después de que la corresponsalia haya recibido su petición, se pondrá en acción para ayudarle. Comprobará entonces que la Asistencia Turística Internacional del R.A.C.V.N. le sirve a Ud.

¡BUEN VIAJE!

SERVICIO DE
REPATRIACION DE VEHICULO Y OCUPANTES
POR CONDUCTOR PROFESIONAL
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



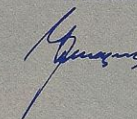
Si a consecuencia de una enfermedad o de las lesiones sufridas a causa de un accidente, el titular o el conductor habitual del vehículo se encontraran en la imposibilidad de conducirlo y ninguno de los ocupantes del mismo pudiera reemplazarlos, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pondrá a disposición del titular de este bono un conductor profesional, a fin de conducir su vehículo, con sus ocupantes, hasta el lugar de su domicilio en España.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 5

SERVICIO DE
ADELANTO DE CAUCION PENAL
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



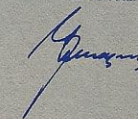
Si a consecuencia de un accidente de circulación resultara comprometida la responsabilidad penal del titular y fuera decretada su prisión, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro adelantará el importe de la caución penal que le sea exigida por las autoridades competentes para su puesta en libertad.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 6

SERVICIO DE
REPATRIACION DE HERIDOS Y ENFERMOS
prestado por el
Real Automóvil Club Vasco-Navarro
El Secretario

N.º



Si el titular o alguno de los ocupantes de su vehículo sufre lesiones o enfermedad cuyo carácter justifique la necesidad de ser repatriado al lugar de su domicilio en España el Real Automóvil Club Vasco-Navarro tomará a su cargo los gastos de dicha repatriación.

NO ES VALIDO EN ESPAÑA

Bono n.º 7

EL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO
CERTIFICA que el titular al margen referenciado ha sido incluido en las pólizas N.º 301, 237, 197, 026, 20, 339 y 411, 182 que dicho organismo ha contratado con la entidad aseguradora General Europa, S. A., (Gesa), con sede de Barcelona, calle Corcega, 291, por las coberturas que se describen en el presente bono y cuyas Condiciones Generales figuran al dorso.

El Presidente:



Nota: El presente certificado será válido siempre que figure el en el estampillado de Gesa y, exclusivamente, para las coberturas contratadas.

Contratante D. _____
Dirección _____
Población _____
Vehículo turismo de uso particular marca _____
matrícula _____
Efecto del seguro _____ / _____ / 19 _____ a las 0 horas
emitido en _____ a _____ de 19 _____

Por el Contratante:

Por G.E.S.A.

El Consejero Dtor. Gral.



Código N.º: _____

COBERTURAS	Cantidades máximas Aseguradas por siniestro	Costo total en ptas.			Prima resultante
		15 días	30 días	1 año	
Responsabilidad Civil Familiar	Por daños corporales: hasta 100.000 ptas. Por daños materiales: hasta 30.000 ptas.	75	95	275	
Individual de Ocupantes	En caso de muerte, por ocupante: 25.000 ptas. Por gastos de curación, por ocupante: 10.000 ptas.	75	95	275	
Equipajes	15.000 ptas.	100	125	700	
Defensa conductor	100.000 ptas.	75	95	275	

Copiar para el contratante

Prima total resultante: _____

Bono n.º 8

Esta es nuestra Red de Asistencia Internacional

GRECIA **ATENAS** - 6, Dragatsaniou Street Tels. 230-821 / 230-826 / 233-054 / 233-246 / 233-375 / 233-478 - Télex 215.232

ANDORRA **BARCELONA** - Córcega, 291 -
PORTUGAL Tel. 227 83 30/44 - Télex
ARGELIA 52.178 - TURIN E
TUNEZ

BELGICA **BRUSELAS**, 4, B-1040 - 26, rue
HOLANDA de la Loi - Tel. 139152 - Télex
LUXEMBURGO 22.492 Geneuropea bru b

MARRUECOS **CASABLANCA** - 84, rue Moha-
med Smiha - Tels. 629-61 / 629-
62 -

R. F. ALEMANA **MUNICH** (15) - 8 - Bava-
riaring, 38 - Tels. 771 801/
AUSTRIA 763641 - Télex 5.212.005
DINAMARCA
FINLANDIA
NORUEGA
SUECIA
YUGOESLAVIA

SUIZA **GINEBRA** - 1204 - 2, Cours de
CHECOSLOVAQUIA Rive - Tel. (022) 262123
BULGARIA
HUNGRIA
POLONIA
RUMANIA
LIECHTENSTEIN

ITALIA **MILAN** 20121 - Via D. Manin,
REP. S. MARINO 35 - Tel. 650120

CHIPRE
LIBANO
JORDANIA
EGIPTO
LIBIA
SIRIA

FRANCIA **PARIS-9e** - 75 - 15, rue Cau-
MONACO martin - Tels. 073-2795/073-
GRAN BRETAÑA 6290 - Télex 22313

IRLANDA
ISRAEL
TURQUIA

Solicitud de Asistencia Turística Internacional

Señores:

Les agradeceré que me remitan el Talonario de Bonos de la Asistencia Turística Internacional Servicio R.A.C.V.N. convalidado durante un año a partir del día..... de de 197..., y extendido según los datos siguientes:

Nombre
Dirección
Marca y tipo de vehículo
Matrícula

Sírvanse además remitirme el Bono n.º 8 igualmente convalidado por las coberturas, plazos e importe que señale con una «X» en el recuadro que figura al pie.

Importe de la Asistencia Turística Internacional, Servicio R.A.C.V.N. 400,— Ptas.
Importe de las coberturas aseguradas elegidas (1)..... Ptas.

El pago de este importe lo efectuaré:
— por talón adjunto.
— por contrarreembolso.
— mediante presentación del recibo.

Total a pagar..... Ptas.

COBERTURAS	Costo total en ptas.		
	15 días	30 días	1 año
Responsabilidad Civil Familiar	75	95	275
Individual de Ocupantes	75	95	275
Equipajes	100	125	700
Defensa conductor	75	95	275

Atentamente les saluda,

(1) A cumplimentar únicamente en el supuesto de que desee adquirir también el Bono n.º 8