

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.ª EPOCA - N.º 44

SEPTIEMBRE 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.

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas que devolverá a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, reparación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N.

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

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 si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

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

Escuela de Conducción

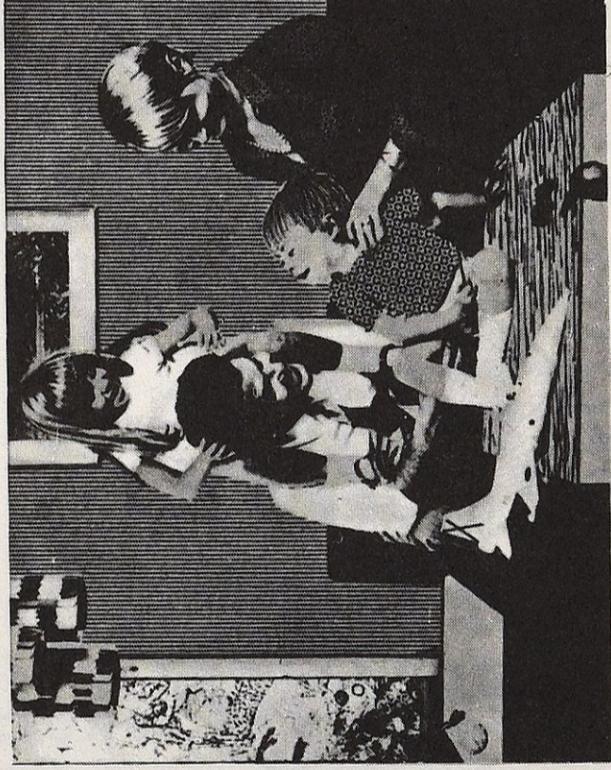
Escuela de conducir.

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

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.**



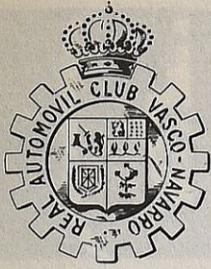
**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**

BANCO DE LA VASCONIA



***AL SERVICIO DE LA ECONOMIA REGIONAL
VASCO NAVARRA***

Aprobado por el Banco de España con el N.º 6936/2



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Retorno y fin de semana.....	3
Alava: No obstante, y comparando con otros capitales, en Vitoria es inferior el número de accidentes.....	4
Vizcaya: La carretera Amorebieta-Guernica sufrirá notables mejoras.....	5
Conductor: Cuides tus ojos que "son para toda la vida".....	7
Información del Club.....	9
Las matriculaciones de turismos.....	11
Simca 1.000-GT Rallye.....	12
¡Que llega el tren!.....	15
Lamborghini Countach: La obra de dos genios.....	17
La circulación en curvas y pendientes y el deslizamiento.....	18
Una nueva prueba acaba de nacer: La subida a Iciar	20
Subida automovilista a Zaldiarán.....	20
Alumbrado de cruce en las autopistas.....	25
Los cigarrillos de los conductores de automóviles..	25
Recordando la travesía "Dos Mares".....	26
Joseph Sieffert, vencedor en Zeltweg.....	27
El Renault 12-TS, a punto de lanzarse en España... ..	28
Novedades.....	30
Decisiones preparadas ante una emergencia.....	33
Rueda el humor.....	39
La fatiga.....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: ALAVA - Tierra de vino
(Foto cedida por la Oficina de Turismo de Vitoria)
Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

E I B A R

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

I R U N

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

T O L O S A

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

Alava

V I T O R I A

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

P A M P L O N A

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

Vizcaya

B I L B A O

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

RETORNO Y FIN DE SEMANA

Nada mejor que la llamada "Operación retorno", pone de manifiesto la insensatez humana.

Como si se tratara de una operación de guerra: mapas iluminados analizados por los estrategas, vehículos de todas clases, hasta helicópteros; partes emitidos por todos los medios de comunicación... Como una gran batalla en curso ese gran augur que es la estadística, vaticinaba ya el resultado operacional: "Habrán tantos muertos..."

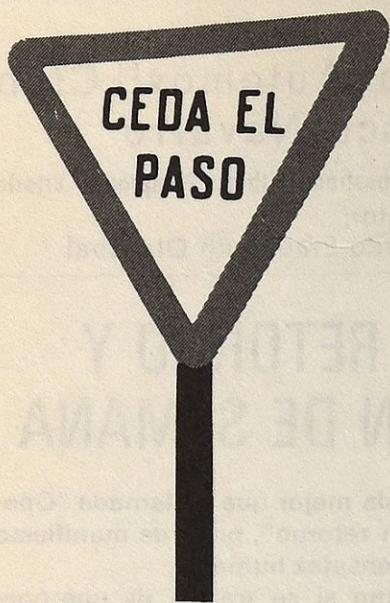
"Habrán tantos muertos..." Cuando leo este tipo de informaciones se me pone la carne de gallina, porque en esa estimación puedo estar yo metido. Pero también es cierto que cuando voy asido al volante del coche el escalofrío no existe porque la impresión de la lectura ha pasado y me siento otro.

En la llamada "Operación retorno" del pasado mes de agosto se habían tomado toda clase de posiciones. Han sido miles las personas, particularmente los esforzados y nunca suficientemente reconocidos de la Jefatura de Tráfico de la Guardia Civil, los que han tratado por todos los medios para evitar accidentes y víctimas. Sin embargo en esta canalización gigantesca las víctimas han sobrepasado el medio centenar. Pero lo verdaderamente aterrador es saber que durante el mes de agosto se hayan producido en España más de cuatrocientos muertos en accidentes de tráfico.

Al enterarme de estas cifras, le comparo al automovilista, como a un niño pequeño e irresponsable, al que es preciso llevarle siempre de la mano. A nada que se le suelte..., a nada que miles de hombres con sus motos, con sus coches de patrulla, con sus helicópteros y con sus radios, no nos dirijan y no nos adviertan hasta la saciedad que el peligro está permanentemente a nuestro lado... surge la catástrofe: el niño tropieza y cae poniéndose a llorar; el automovilista se encara con la muerte y hace llorar.

Es triste admitirlo, pero es así...

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



En las "secciones del motor" de los diarios de todo el mundo, en las revistas especializadas, en las carreteras, en los slogans, en las emisoras de radio y televisión y no sé en cuántos sitios más, hacen llamamientos de prudencia a los que van a sentarse ante un volante e iniciar un viaje. Todos, constantemente, nos orientan sobre las principales causas del accidente de circulación y sus graves consecuencias. Las miles de vidas humanas que cobra el asfalto, ya ha obligado a las firmas del automóvil a realizar investigaciones relacionadas con la mayor seguridad del mismo. Pero, al final siempre se llega a la misma conclusión: aunque ocurren accidentes por fallo mecánico, éstos son los mínimos. El accidente se produce en la mayoría de los casos por fallo humano. Por no respetar las señales de tráfico. Y

ALCALA!

NO OBSTANTE, Y COMPARANDO CON OTRAS CAPITALES, EN VITORIA ES INFERIOR EL NUMERO DE ACCIDENTES.

hay que pensar que para algo están situadas en esos lugares determinados. Pero, a pesar de todo, hay personas que hacen caso omiso a las mismas con el correspondiente riesgo que esto supone.

En Vitoria, como en cualquier otra capital española, no se respetan las señales de tráfico. Al menos en su mayoría. No hay regla sin excepción y, por ello, algunos automovilistas conscientes cumplen con su obligación, obligación que solamente les reportará beneficios al evitar el siempre posible accidente.

Pero también es cierto que, aunque no se respeten las señales, en Vitoria existe cierto sentido de la responsabilidad. En otras capitales hemos visto en numerosas ocasiones rebasar los semáforos en "rojo". En Vitoria, aunque esto ocurra, es en el menor de los casos. Pero

hay más señales, y todas ellas deben ser respetadas. El Sr. Barrasa nos ha dicho contundente: "La señal que menos se respeta es la de estacionamiento prohibido". Y nosotros estamos plenamente convencidos de que le sigue muy de cerca la de "ceda el paso". Hay puntos críticos en Vitoria donde la referida señal no es tenida en cuenta por el conductor. Como consecuencia lógica de ello, cuando coincide otro vehículo con el del infractor, se produce la colisión. Luego las discusiones y los disgustos. Y éste es el mal menor. Mientras no cueste vidas humanas...

Analícemos un poco nuestro tráfico rodado:

En Vitoria hay muchas señales de tráfico. Quizá sean excesivas, obligando al conductor a prestar la máxima atención para cumplir con todas ellas. Los estacionamientos

NO SE RESPETAN LAS SEÑALES DE TRAFICO...

prohibidos son también excesivos, aunque ellos eviten males mayores. Las flechas indicadoras marcadas en las calzadas han supuesto un gran paso hacia adelante. Se evitan los consabidos despistes, los accidentes y se consigue mayor fluidez de tráfico. Las flechas marcadas en el casco urbano son, sin la menor duda, un verdadero éxito.

Siguiendo con el Sr. Barrasa, nos dice: "En Vitoria el número de accidentes es inferior al de otras capitales debido, principalmente, al sistema de ordenación de direcciones únicas, evitando puntos de conflicto que, aunque hacen rodear al usuario de un vehículo algunas manzanas en determinados casos para desplazarse de un punto a otro, logra que circulen los automóviles en una sola dirección permitiendo, además, una gran facilidad en los adelantamientos y dando mayor fluidez al tráfico".

El sistema es bueno, pero la conducción deja mucho que desear precisamente por lo que decíamos al

principio: no se respetan las señales.

Y ahora preguntamos: ¿Resulta tan difícil cumplir con nuestro deber cuando conducimos un automóvil? ¿No pensamos que la próxima víctima de tráfico podemos ser nosotros?

El fallo humano provoca, casi en su totalidad, los accidentes ocurridos en el asfalto. Pero este fallo puede evitarse siempre y cuando el conductor sea responsable de sus actos.

El conducir bien, sin exceso de velocidad, respetando las señales y con la máxima atención, dará como fruto esa circulación prudente, sin errores, sin accidentes. Pensemos siempre que de nosotros depende el llegar a nuestro destino íntegro, sin perturbar la circulación, sin disgustos, y disminuyendo en lo posible esa trágica y continua lista de muertes que a diario dan a conocer los medios de comunicación social. Para llegar siempre bien a nuestro destino, una recomendación: ¡Respete las señales!

JUAN CARLOS

VIZCAYA

LA CARRETERA AMOREBIETA-GUERNICA SUFRIRA NOTABLES MEJORAS

El trágico accidente de los internos en el sanatorio siquiátrico de Santa Agueda ha hecho reconsiderar su trazado, firme y piso

La temporada estival, con su negra estela de accidentes en los fines de semana, está siendo relativamente benévola en las carreteras vizcaínas, donde la cifra, generalmente superior a la de la temporada invernal, no ha alcanzado los índices alarmantes de otras provincias: Gerona... o regiones, como Levante y Andalucía.

La mayor catástrofe ocurrida en nuestras carreteras, dentro de los límites vizcaínos, aún permanece en la memoria de muchos. Nos referimos al accidente ocurrido en la carretera de Amorebieta y Guernica, donde a la altura de la localidad de Zugasteta perdieron la vida siete ancianos reclusos en el sanatorio siquiátrico de Santa Agueda, en Mondragón. Fallaron los frenos, y falló la previsión de que "aquellos" tenía que ocurrir en una carretera que conserva el trazado desde antes que se inventara el motor de explosión (no exagero), y un firme que sólo sirve para diferenciarla de un camino vecinal.

Ahora, y como ocurre casi siempre, se han tomado las cosas en serio y la vida de esos siete hombres, que se prometían un feliz día lejos del establecimiento que les acogía, ha servido para que se replantee el trazado, firme y piso de la citada carretera. Por de pronto, y como medida preventiva, se está procediendo a la extensión de un riego asfáltico antideslizante, en tanto se encuentra solución al radio de algunas curvas, así como el ensanchamiento de la carretera allí donde sea necesario.

Que pronto tan peligroso recorrido constituya una preocupación menos de los conductores.

DINO

UN OLEODUCTO EN BILBAO

En estos días se empezará el oleoducto de unos 7 kilómetros para la refinería de petróleo de Bilbao en Somorrostro. Naturalmente, arrancará del espigón actual. De haber contado ya con el superpuerto, aquel oleoducto hubiera sido mucho más corto y sencillo. Pero el superpuerto se les antoja sueño a muchos bilbaínos: admiten que quizá se empiece a echar escollera, pero sólo unos pocos esperan ver terminado el espigón Oeste. Y sólo algunos, realmente optimistas, esperan ver el segundo gran espigón: el del Este, mayor aún que aquél, pero complementario.

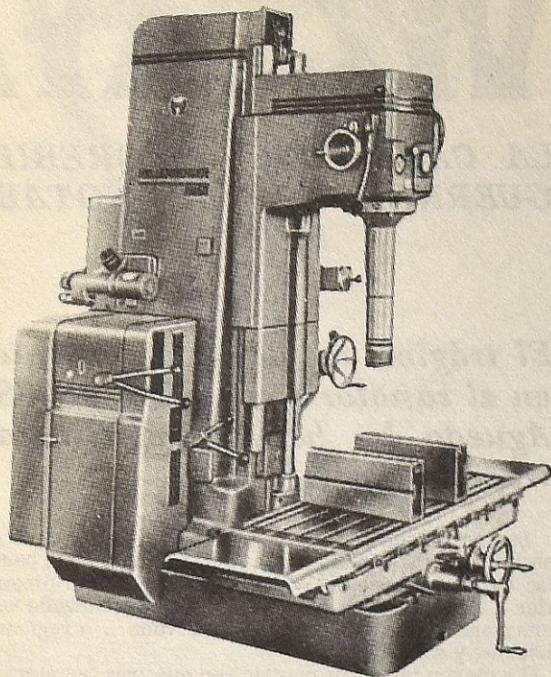
Nuestra postura al respecto es bastante escéptica. Los 200 millones de toneladas de tráfico anual que justificarían tal inversión, exigen una ampliación paralela de la comunicación con el interior de España, y esto es muy costoso de hacer en el caso de Bilbao. Cuando se dio el gran empujón que supone el puerto actual, se hizo también el enlace ferroviario por Orduña, en plan privado igualmente. Ahora, en cambio, unos simples accesos de carretera a Bilbao —la solución Sur— están parados por lo costoso de las expropiaciones a cargo del Ayuntamiento y la autopista Bilbao-Behobia se resiente por ello.

El puerto de Bilbao tuvo en 1970 un tráfico de 13 millones de toneladas y todos sabemos los problemas que hay en la carretera del puerto de Barazar.

El puerto de Rotterdam tiene 160 millones de toneladas de tráfico, contando con el Rhin y unas fáciles comunicaciones terrestres.

A las regiones y aun a los países, hay que marcarles unas metas difíciles, pero alcanzables. El puerto de Bilbao primero captó la lana de Castilla en el medievo, luego su propio mineral de hierro, después buena parte de las importaciones de España y ahora venía cifrando en el transbordo del petróleo sus ilusiones. La bahía de Bantry, en el SO de Irlanda, se escogió ya al efecto, por ofrecer unas condiciones naturales excepcionales en Europa, pero no únicas.

F. San JOSE



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

ARTICULO ORIGINAL DE ALICIA MARSILLACH, GANADOR DEL PREMIO ESPECIAL DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO, DEL X CONCURSO NACIONAL DE PRENSA, RADIO Y TELEVISION DE BARCELONA.

CONDUCTOR: CUIDE SUS

OJOS, QUE "SON PARA TODA LA VIDA"

¿Cuántos de ustedes, con problemas visuales, llevan un coche? "Puede conducirse un vehículo con muchos defectos, pero sin vista, o con vista deformada, es un suicidio", dice el Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona.

El hombre se está convirtiendo, poco a poco, en un esclavo de la sociedad de consumo. El sueño dorado de cualquier individuo es tener en su casa televisor, lavadora automática, transistores, tocadiscos, magnetófonos... y, desde luego, por encima de todo, un coche. Desde el obrero al ejecutivo, todos queremos tener coche. Pero ¿pensamos siempre en la responsabilidad que entraña poseer un vehículo? ¿Estamos siempre en condiciones para ello?

Estas preguntas nos las hacemos ante el incremento de los accidentes de tráfico, y también pensamos en la influencia que pueden tener en ellos nuestros ojos. ¿Están en buenas condiciones?

Nos hemos dirigido al teniente coronel D. Miguel Linares Rodríguez, Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona, quien empieza diciéndonos:

- Los conductores de vehículos, según el artículo 17 del Código de la Circulación, deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos.
- Y, ¿cómo puede ser el conductor dueño de los movimientos de un vehículo, si ve defectuosamente?
- El vehículo es ciego y necesita ser dirigido. El conductor que no ve, sea por circunstancias externas, sea por defectos visuales, no puede conducir un vehículo, sino que en realidad es conducido por él. Por ser el vehículo ciego, sus movimientos han de apoyarse en los ojos del conductor. Muchos defectos circulatorios y muchos accidentes se deben a una visión insuficiente o deformada, muchas veces ignorada por el conductor. No hay prenda como la vista, decían hace unos años los privados de visión para ablandar el corazón de los transeúntes e inclinarlos hacia la limosna. Es cierto; puede conducirse un vehículo con muchos defectos -todo será cuestión de extremar precauciones y disminuir velocidad-, pero sin vista o con vista deformada, el salir a la carretera es un suicidio.
- ¿Cuál es el promedio de accidentes en personas con vista defectuosa?
- No existe estadística al respecto. No obstante, es tan clara la influencia que la vista tiene en la producción de accidentes que aquella no es necesaria para poder afirmar que la influencia es enorme. Por otra parte, esta estadística sería difícil de hacer, a no ser que tras cada accidente, sea leve o grave, se hiciera un reconocimiento de la visión del conductor, lo que ha sido preconizado por muchos médicos y no sería extraño el que en un futuro próximo tuviera éxito tal iniciativa.

CONTROL MEDICO DE LA VISTA

- ¿Existe algún medio para controlar en los conductores sus defectos visuales?
- Esta cuestión es evidentemente de tipo médico, por lo que no puedo contestar exactamente. Unicamente me consta que existen unos aparatos -denominados Controlvisión- que la Cruzada de Protección Ocular

instaló en uno de los Centros de Prevención de Accidentes, erigidos durante el verano por esta Jefatura en colaboración con la Cruz Roja Española, con los que, al mismo tiempo que se revisaba el vehículo, se observaba la visión del conductor y se aconsejaba lo procedente.

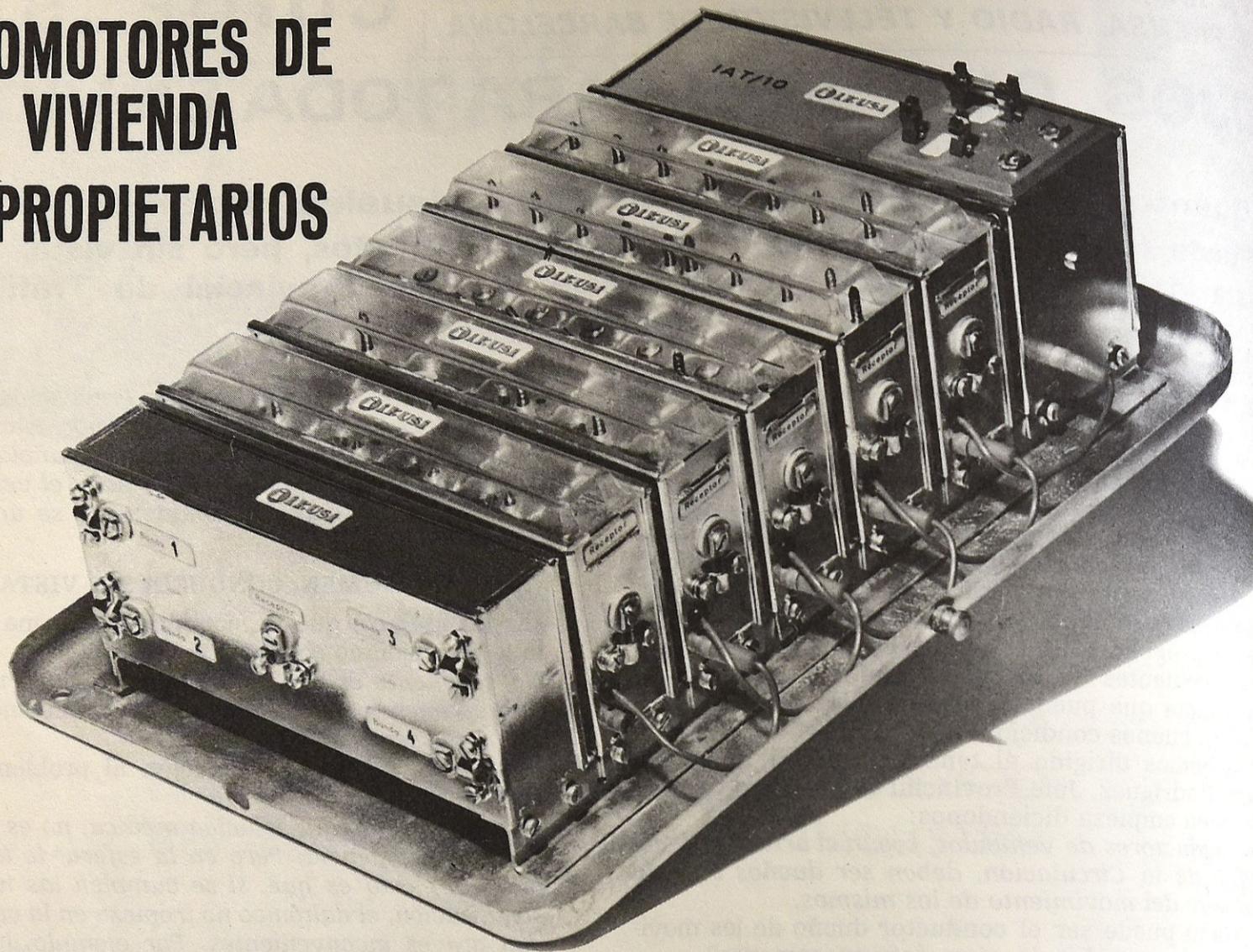
UN CRIMEN, CONDUCIR SIN VISTA

- ¿Es aconsejable que un conductor con una marcada falta de visión no conduzca?
- No solamente es aconsejable, sino que es un verdadero crimen ponerse al volante, careciendo de un aceptable sentido de la vista.
- ¿No se ha encontrado solución al problema de los daltónicos?
- Si se refiere usted a solución médica, no es problema de mi competencia. Pero en la esfera de la circulación, lo cierto es que, si se cumplen las normas de señalización, el daltónico no tropieza en la conducción con graves inconvenientes. Por ejemplo, los colores del semáforo están o deben estar, internacionalmente, dispuestos siempre, de arriba a abajo, por el siguiente orden: rojo, amarillo y verde. En cuanto el daltónico vea encenderse la luz superior, sabe que se ha encendido el rojo, sin necesidad de distinguir el color. Hoy día, el daltonismo no es impedimento para la obtención de ninguna clase de permiso de conducir.
- ¿Entra la visión suficiente dentro de los requisitos para obtener el permiso de conducir?
- Desde luego. La orden del 5 de febrero de 1969, cuando se trata de obtener permisos para conducir motocicletas y turismos, establece una agudeza visual mínima, cuya insuficiencia puede ser suplida por cristales correctores. Aprovechemos la ocasión para decir que el conductor debe llevar gafas de repuesto. Cuando se trata de permisos para conducir camiones o autobuses, el mínimo de la agudeza visual se eleva.

RETIRADA DEL PERMISO CASO DE PERDER VISION

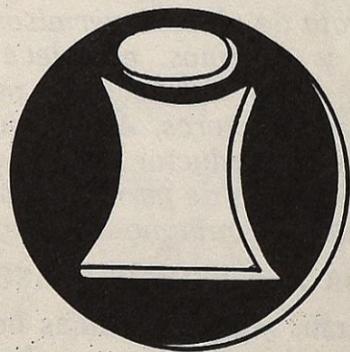
- Por último, ¿qué problemas ocasiona un conductor, con visión defectuosa, que además ignore o pretenda ignorar este hecho? ¿Cómo se pueden resolver?
- Cuando un conductor ve disminuida su visión y, sin embargo, sigue conduciendo, existe una medida que puede adoptar la Jefatura de Tráfico: intervenirle inmediatamente el permiso de conducir y ordenarle se reconozca en la Jefatura Provincial de Sanidad. De este reconocimiento puede derivar o la devolución del permiso tan pronto presente en esta Jefatura de Tráfico el reconocimiento positivo, o la no devolución hasta que recupere la visión, o la revocación del permiso si la enfermedad o el defecto visual no tiene remedio.
- ¡Ojalá que todos los conductores puedan leer esta entrevista y sean consecuentes en su hacer!

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)

CANON DE COINCIDENCIA DEL TERCER TRIMESTRE

Se pone en conocimiento de todos los socios propietarios de vehículos de servicio público, que el próximo 30 de Septiembre finaliza el plazo voluntario para el pago del Canon de Coincidencia del Tercer Trimestre del año en curso.

EL ANUARIO ESPAÑOL DE LA PUBLICIDAD

Se ha puesto a la venta la nueva edición del Anuario Español de la Publicidad, obra de consulta para anunciantes, Medios, Agencias, Agentes y Servicios Técnicos.

En su formato ya tradicional, pero en lujosa presentación por coincidir con el X ANIVERSARIO de su fundación, recoge en sus 1.136 páginas de contenido, los datos técnicos y las tarifas de todos los Medios de Publicidad y las referencias de las Agencias, Agentes y Servicios Técnicos. Se completa esta edición con todas las disposiciones que existen en nuestro país sobre Publicidad.

Con él podrá tener la orientación precisa y el conocimiento perfecto de cuanto puede utilizarse para hacer Publicidad en España:

Para cualquier información, dirigirse a: Avda. de José Antonio, n.º 57. Tel. 247 23 71 - Madrid.

HA FALLECIDO DON FELIX RUIZ DE ARCAUTE

Ha fallecido recientemente don Félix Ruiz de Arcaute y Van der Stuken de Tolosa, socio del Real Automóvil Club Vasconavarro desde 1955.

En estos momentos de pena enviamos a sus familiares el testimonio de nuestro pesar, especialmente a su primo don Javier Irazusta Ruiz de Arcaute, miembro de la Junta Directiva del Club.

LOS PRECIOS DE CITROËN

La delegación que Citroën tiene establecida en Talleres Eizaguirre nos envía una amable carta en la que actualiza los precios de sus distintos modelos que sufrieron modificación al ser publicados en nuestra revista. Gustosos publicamos su comunicación para conocimiento del público en general:

En el n.º de su revista de Julio 1971, como en otros anteriores, publican Vds. una lista de los Precios de Automóviles Nuevos Nacionales de todas las marcas. En los precios de los modelos Citroën observo en todos unas diferencias con los precios reales, aparte que en algún modelo la diferencia es mayor sensiblemente, por no haber tenido en cuenta, creo yo, alguna variación del Precio F.F. que se haya producido. Concretando:

	2 CV 6	Dyane 6	Break 3CV	Mehari	C 8
En su revista	88.681	100.664	122.035	122.615	128.428
Realmente	<u>92.862</u>	<u>105.919</u>	<u>125.472</u>	<u>117.967</u>	<u>131.925</u>
Vds. en menos	4.181	5.255	3.437	(en más) 4.648	3.497

Creo que en Dyane 6, ustedes dan el precio antes de marzo 1971 en que hubo 4 modificaciones que elevan entre P.F.F., I.G.T.E. y Lujo en 1.777.- pts. En ese caso en los modelos Dyane, Break y C-8 la diferencia es análoga en cuantía. Si añadimos 2.800 de portes a cada uno, resulta entre 600 y 700 pts. No encuentro la causa de la diferencia en Mehari y 2 CV 6.

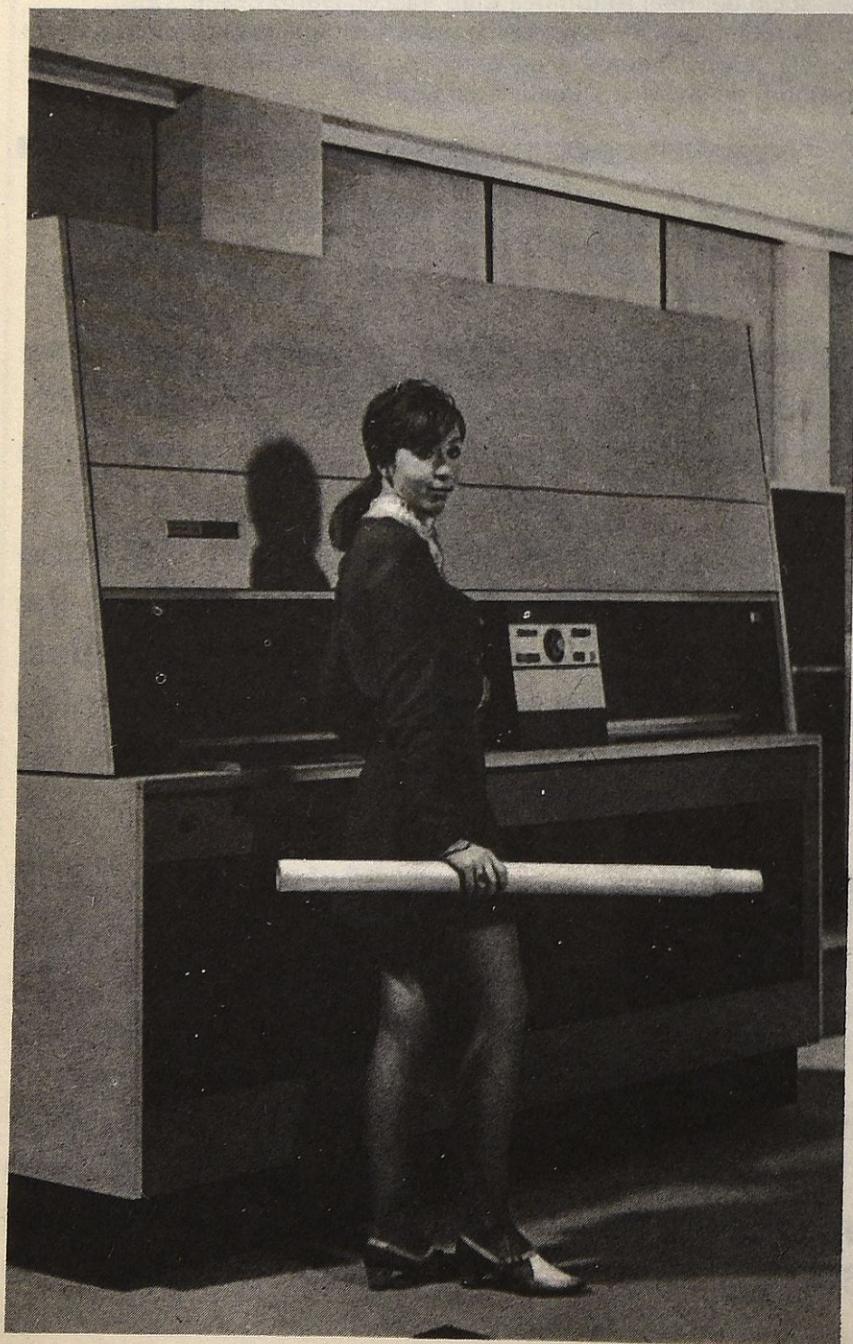
¡ REVOLUCION

EN LAS OFICINAS

DE PROYECTOS!

DE UN SIMPLE DIBUJO A LAPIZ AHORA
SE PUEDE OBTENER POR XEROCOPIA,
EL PLANO DEFINITIVO EN VEGETAL

CON AHORRO DE MUCHO TIEMPO Y DINERO



- Reducciones de DIN A-0 a DIN A-2, o DIN A-3, o DIN A-4.
- Reproducción normal hasta el tamaño máximo DIN A-2
- A precios increíblemente bajos
- y, además, ¡en el acto!

* Otros trabajos *

- Vegetales, poliéster o clichés de offset a partir de originales opacos y ¡hasta de cartón!
- Regeneración de planos viejos y deteriorados.
- Mejora del contraste para microfilm.
- Cambio de rótulos, cajetines, rectificaciones de errores.

Todo

en cualquier clase de papel y con reducción de formato a voluntad le ofrece los trabajos anteriormente citados con la reciente instalación de la máquina **RANK XEROX 1860**

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

Teléfono 410356

SAN SEBASTIAN

* invita *

a los Sres. arquitectos, ingenieros, topógrafos, delineantes, dibujantes, proyectistas, etc. y a los laboratorios de reducción de planos, a realizar sus trabajos por este nuevo procedimiento

Las matriculaciones de turismos



En el mes de mayo pasado se matricularon en nuestro país 41.142 coches, de los que 39.915 fueron de fabricación nacional, contra 35.388 unidades matriculadas en el mismo mes del año pasado.

Así, en los cinco primeros meses de este año, los turismos de fabricación nacional han pasado de un descenso en la matriculación de 878 coches en los cuatro primeros meses a un aumento de 3.651 unidades.

Ello, unido a que muy posiblemente también en los meses de junio y julio la matriculación ha experimentado aumento con respecto a los mismos meses del año 1970, nos lleva a considerar que en los primeros siete meses de este año la cifra de matriculación va a ser considerablemente superior a la de igual periodo del año pasado. Lo que sucederá de aquí a finales de año es algo ya más difícil de saber, pero si se tiene en cuenta que el segundo semestre de 1970 fue francamente desfavorable por el descenso de las matriculaciones, sobre todo el último trimestre, cabe prever que las cifras de este año sean apreciablemente mayores, con lo que es muy probable que 1971 arroje una matriculación total superior a la de 1970.

Volviendo al periodo que es objeto de nuestro comentario, enero-mayo, y refiriéndonos a las distintas marcas, tenemos que los principales aumentos corren a cargo de Renault, con 7.401 coches más, debido fundamentalmente a sus modelos más grandes, es decir, a los de más de ocho caballos. Sigue Austin, con 3.119 unidades de incremento; Morris, con 2.391, y registran incrementos de poca importancia Citroen, con 955 coches más, y Dodge, con 20 unidades de aumento. Si bien esta última marca parece que ofrecerá en los meses de junio y julio aumentos de más consideración, ya que su nuevo modelo se está vendiendo muy bien, hasta el extremo de que la fábrica de Villaverde ha tenido que establecer plazos de entrega, dado que la demanda de este coche ha pasado a superar a la fabricación del mismo.

Seat, con el aumento conseguido en mayo, ha logrado rebajar el descenso que venía arrastrando hasta las 5.986 unidades, en tanto que Simca y MG han incrementado sus cifras negativas.

En resumen, después de los primeros cuatro meses del año, francamente desfavorables en la matriculación de turismos en nuestro país, todo parece indicar que las ventas pueden ir enderezándose y que el año finalice con aumento, tanto de forma global como por marcas, aunque eso sí, sin que el incremento llegue a ser espectacular. No hay que olvidar que el mercado de coches en España está amenazado de una subida de precios, que ha sido solicitada por los propios fabricantes, y ello puede restar bastantes posibilidades a la expansión de las ventas, a pesar de la reactivación económica que se supone se acelerará en el segundo semestre.

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

Recambios Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

SIMCA 1.000-GT RALLYE

Chrysler debe mejorar su estabilidad

Cualidades

- Prestaciones muy brillantes
- Frenos: potentes y muy progresivos
- Dirección: ligera, precisa y rápida
- Motor elástico

Este modelo con unas ligeras modificaciones no es sino la continuación en línea directa del 1.000-GT, cuya efímera existencia no ha llegado al año; el GT Rallye, aunque no fuera más que por la incorporación del carburador de doble cuerpo, se convierte, sin embargo, en otro coche, aunque todavía le faltan unos pequeños detalles, casi insignificantes, para ser el rey indiscutible de los "turismos deportivos" de fabricación nacional.

UN IMPERATIVO: BAJAR LA SUSPENSION TRASERA

El Simca 1.000 Rallye es un coche que anda muy de prisa, y que posee una excepcional capacidad de aceleración; tiene, además, excelentes frenos y todo ello en conjunto invita a una utilización en consonancia con la denominación del modelo. Pero hay un punto en que flaquea y que es de la máxima importancia: la estabilidad.

Digamos sin rodeos que, al recoger el coche nuevo, su comportamiento era francamente alarmante, y eso que desde el primer

Defectos

- Estabilidad dudosa
- Respaldos y reposacabezas
- Refrigeración del motor
- Sistema de escape frágil

momento pusimos las presiones que la experiencia nos ha indicado como un buen compromiso entre la conducción normal y la deportiva. El coche tenía, a pesar de ello, una tendencia acusadísima al sobreviraje; pero no sólo el clásico "coleo", sino que acuñaba la rueda trasera exterior, y la zaga tendía a levantarse. Luego, al paso de los kilómetros, los muelles se han asentado un poco, y el coche ha bajado ligeramente.

En cuanto al problema de la sensibilidad de la dirección y de la marcha serpenteante en línea recta, queda bastante amortiguado, en primer lugar, con las presiones altas y, en segundo, con las adecuadas cotas del tren delantero. Pero, de todas maneras, la estabilidad del coche sigue sin estar a la altura de lo que debe.

Son cuatro los frentes en que se puede atacar: lo primero a hacer es mejorar el reparto de pesos; hace meses que dijimos ya que la batería debería desaparecer de su actual emplazamiento. Otro elemento a modificar son las llantas. Un coche de apetencias depor-



MINI 1275 GT

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

tivas, que pesa 800 kilos y que además tiene problemas de estabilidad, no se puede ofrecer con unas llantas de cuatro pulgadas de ancho. En tercer lugar, la suspensión trasera debe quedar más rebajada. Los muelles que llevaban los primitivos 1.000 Unificado conferían una adherencia muy superior y mayor confort. Y, por último, conviene asegurarse de que los silent-blocs de articulación de los brazos oblicuos posteriores tengan la suficiente resistencia para evitar movimientos parásitos transversales. Con todo esto, el Rallye sería un coche segurísimo de conducir, y que no produciría vacilaciones en el conductor, que hoy en día, en buena proporción, no se atreverá a sacarle todo el magnífico rendimiento de que es capaz.

DIRECCION EXCELENTE

El mecanismo de dirección, de cremallera, es uno de los elementos más agradables del coche, junto con el motor y los frenos. En honor a la verdad no necesita más que un detalle: llevar el máximo ángulo de avance admitido, que es 9 grados, a fin de que tenga sensibilidad y suficiente retorno. El resto son todo virtudes, pero llevadas a un extremo que la inmensa mayoría del público no sabe apreciar. La dirección, como toda cremallera que no lleve mucho peso delante, es muy ligera; por supuesto, no tiene holgura ninguna y une a estas virtudes clásicas el hecho de ser muy directa.

EL PLACER DE FRENAR

También los frenos del 1.000 Rallye son excelentes. Son los mismos que lleva el modelo grande, el 1.200; mismos discos, mismas pinzas y mismos tambores traseros. Todo ello ayudado por un servofreno Bendibérica, de excelente progresividad y para un coche que pesa 150 kilos menos. El resultado no puede ser más que uno: sensacional.

La potencia de frenado está fuera de toda duda. En cuanto a la resistencia al "fading", suponemos que, como cualquier sistema existente, acabará encontrando sus límites.

MOTOR: CARBURADOR DE DOBLE CUERPO

El motor conserva la elasticidad típica del modelo 1.200, en contraposición a la falta de potencia en baja que acusan los 1.000 y 900. Es, en resumen, un excelente motor, potente, elástico, muy robusto y con sobrada capacidad para "coger vueltas".

Lo único que encontramos criticable es el sistema de refrigeración. Aunque no lleva circuito sellado, lo cierto es que el coche no gastaba una gota de agua, pero en cuanto se le exige un rendimiento elevado (haciendo entrar en juego el segundo cuerpo del carburador), la aguja del termómetro inicia una escalada inquietante.

LA CAJA DE CAMBIOS: PLATO FUERTE DE LOS SIMCA

Desde siempre, la caja de cambio de los Simca ha sido uno de sus argumentos favorables: robusta y excelentemente sincronizada, permite jugar con ella para conseguir la máxima brillantez de marcha. El Rallye utiliza un embrague de 18 cm. de diámetro, como el 1.200; dimensionando con holgura para el par motriz que debe transmitir y con un accionamiento hidráulico que, unido al mecanismo de diafragma, le da una progresividad y suavidad excelentes.

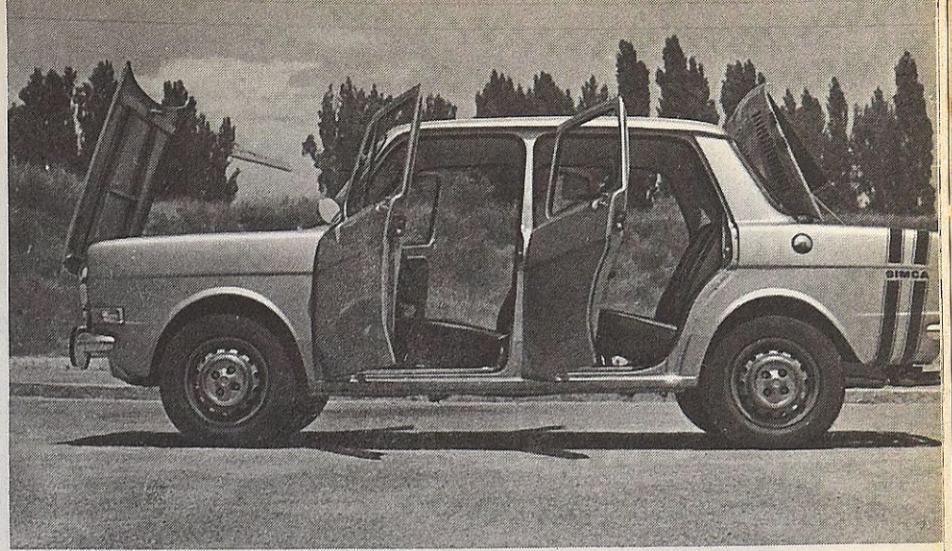
La tercera resulta eficazísima, con una capacidad para subidas y adelantamientos francamente prodigiosa; la segunda se queda algo corta para conducción deportiva, pero permite unas aceleraciones fulminantes.

PRESTACIONES

En este apartado, el Simca 1.000 Rallye consigue unos resultados francamente espectaculares y que son tanto más de tenerse en cuenta cuanto que han sido conseguidos con 3.500 kilómetros de rodaje, insuficientes para que el motor consiga liberar su plena potencia. He aquí los resultados obtenidos:

Reprise: 400 m. en 4. ^a , a 40 km/h.	20" 8/10
Aceleración: 400 m. con salida parada	18" 9/10
" 1.000 m. con salida parada	35" 5/10
Velocidad máxima	154,51 km/h.

El 1.000 GT se distinguía por una impresionante sobriedad de consumo, que era una de las señales reveladoras de su insuficiente



carburación. Ahora, a igualdad de circunstancias, el 1.000 Rallye viene a consumir entre medio litro y tres cuartos de litro más, que es lo que debe ser. En carretera y a un tren bastante vivo, el promedio viene a ser de unos ocho litros y medio a los cien kilómetros.

CARROCERIA: BIEN, AUNQUE PODRIA MEJORARSE

Queda por tocar el tema del acabado, el lujo, el confort y demás cuestiones referentes a la carrocería y sus accesorios. El coche es prácticamente igual que el GT, diferenciado por unas bandas negras y la sigla "Rallye" en la parte trasera y por un salpicadero acabado en negro y un volante de cuero. Exteriormente, el coche se distingue del resto de los Simca por los colores (gris plata, blanco y butano), por la placa trasera de matrícula, el motivo de la parrilla delantera y, sobre todo, por los dos faros auxiliares de iodo de largo alcance.

La instrumentación está bien; es completa y permite controlar bien el funcionamiento del coche. Pero los instrumentos, en particular velocímetro y cuentavueeltas, son un poco pequeños y, sobre todo, relativamente difíciles de leer.

Un punto especialmente criticable es el de los respaldos de los asientos delanteros y sus extraños apoyacabezas. Resulta inaudito que en un coche con aspiraciones deportivas y cuyo asiento resulta excelente en su componente inferior, se suministre un respaldo que recuerda a una tabla de lavar: duro, liso y con unas molduras transversales.

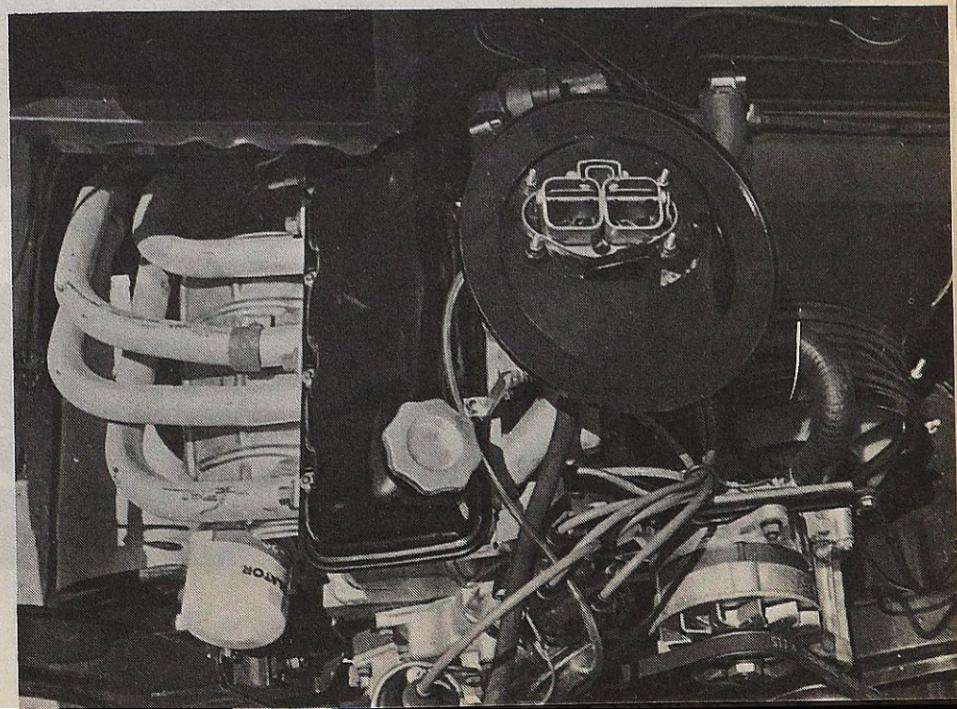
Tampoco está bien que un coche de esta categoría se venda con el depósito de gasolina y el motor expuestos a la acción del primer gamberro que quiera divertirse. Ni es lógico presentar un hueco de guantera no ya sin llave, sino sin puerta siquiera. Y para terminar con las críticas de detalle, los quitasoles deberían ser orientables lateralmente.

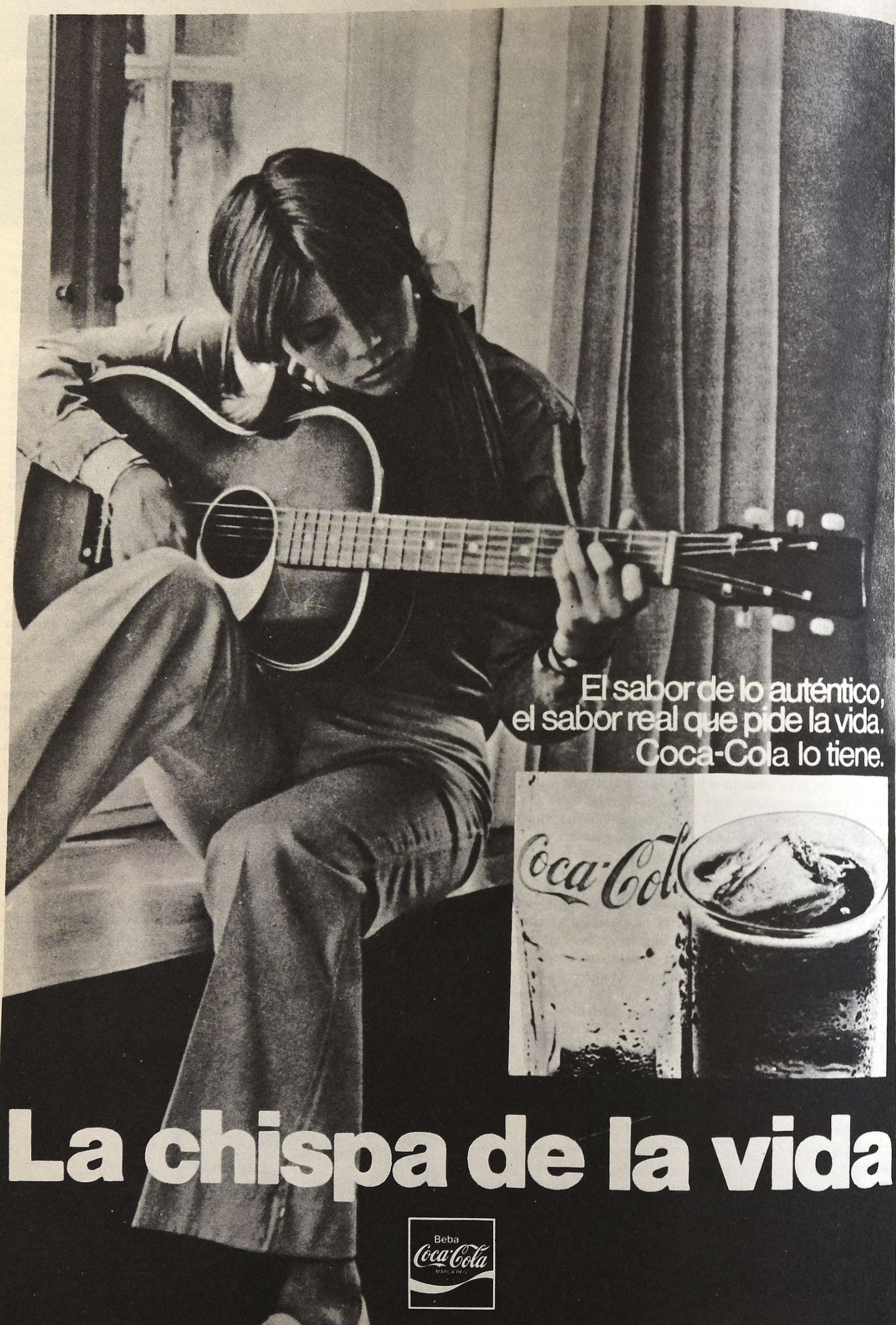
Muy potente la calefacción. Discreta la ventilación, en la que nos parecen totalmente fuera de lugar los deflectores delanteros de tamaño raquítico, eficacia dudosa, aspecto antiestético y molestos para observar por el retrovisor exterior.

CONCLUSION

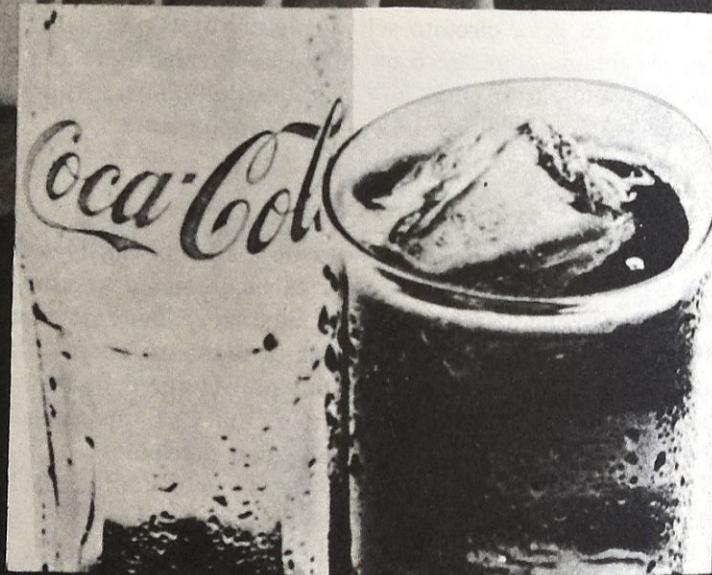
El Simca 1.000 GT Rallye es un coche que, dentro de su estilo, está muy próximo a la perfección. En el apartado de las prestaciones ya se encuentra en franca ventaja respecto al resto de sus competidores. Tiene un motor excelente, al que tan sólo hay que revisar la cuestión de la refrigeración y la solidez del sistema de escape.

(Motor Press)





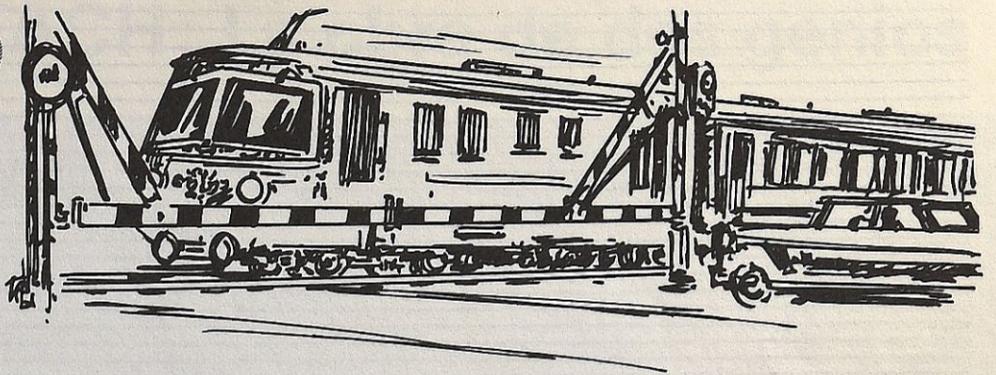
El sabor de lo auténtico,
el sabor real que pide la vida.
Coca-Cola lo tiene.



La chispa de la vida



¡Que llega el tren!



Tal vez piense que con los muchos años que hace que funciona el ferrocarril, y con el dinero que se han gastado en barreras y señales, no debe haber ya accidentes de tráfico en los pasos a nivel. Pero todavía mucha gente pierde la vida en dichos accidentes, de los cuales un sorprendente número ocurren en pleno día.

He aquí lo que los expertos recomiendan a los conductores para evitar este tipo de accidentes:

- **Esté atento a las señales que avisan con anticipación la proximidad de un paso a nivel.** Aminore la marcha y esté preparado para detenerse. Mire a ambos lados de la vía y baje el cristal de la ventanilla para escuchar el tren que se aproxime. No mire y escuche demasiado tarde. Recuerde que a 95 Km./hora un tren de viajeros tarda más de 1.000 metros en detenerse.
- **En ningún caso cruce las vías cuando las señales están funcionando.** Cuando pase el último vagón de un tren mire bien a ambos lados de las vías para ver si se aproxima otro tren ocultado por el primero. Un tren lento o detenido en una vía múltiple puede ocultar a otro tren que viene más rápido.
- **Si ya está sobre las vías, siga adelante aunque empiecen a funcionar las señales.** El que vacila está perdido. Si le sorprende a Vd. esta emergencia, siga recto sin detenerse. Sólo se tardan unos segundos en despejar el cruce. Si frena y trata de dar marcha atrás puede calársele el motor del coche y perder unos segundos preciosos... o su propia vida.
- **No se deje atrapar en un paso a nivel cuando vaya en caravana.** Espere antes de cruzar hasta que haya sitio para su coche en el otro lado de las vías.
- **Si se le cala el motor o se ve atrapado en las vías cuando se aproxima un tren, ¡no vacile!** Salgan inmediatamente del coche Vd. y sus pasajeros.
- **Un tren puede llegar por cualquier vía y en cualquier momento.** No caiga en la trampa de suponer que conoce muy bien un paso a nivel, sino tenga en cuenta que un tren puede retrasarse, o incluso adelantarse de hora. Y recuerde que trenes especiales pueden circular en cualquier momento. Así pues, sea precavido en un paso a nivel en todo momento, tanto de día como de noche.
- **Nunca eche carreras con un tren.** Las carreras con un tren fue un espectáculo corriente en las películas antiguas. En la vida real no hay nada divertido en tales carreras, sino un peligro mortal muy serio.
- **Por la noche asegúrese de que puede detenerse a tiempo.** Algunos conductores van tan aprisa de noche que no pueden detenerse en el espacio iluminado por sus faros. Eso se llama adelantar a sus faros, y uno de los peligros que le puede estar esperando en la oscuridad es un tren de mercancías cruzando la carretera. Aminore la marcha cuando vea las señales de un paso a nivel y esté preparado para detenerse.

DISTANCIAS DE PARADA DE LOS TRENES

Aun cuando sería completamente imposible dar la distancia exacta de parada de un determinado tren bajo un determinado número de circunstancias particulares, las

cifras que se indican a continuación representan un promedio: Para trenes de pasajeros con 8 vagones viajando a 95 Km./hora, la distancia de parada es de 1.070 metros; a 130 Km./hora, 1.850 metros; a 160 Km./hora, 3.050 m. Para un tren de mercancías con 15 vagones viajando a 50 Km./hora, la distancia de parada es de 970 metros; a 80 Km./hora, 2.140 m.; a 95 Km./hora, 2.600 m. Aunque estas cifras son solamente aproximadas, convencerán seguramente a cualquiera de que es imposible para un tren el detenerse inmediatamente.

CAUSAS MAS FRECUENTES DE LOS ACCIDENTES EN LOS PASOS A NIVEL

- El conductor ve que se acerca el tren, pero juzga mal la velocidad y la distancia. El resultado es una colisión en el cruce.
- El conductor pretende cruzar antes que el tren y resulta atropellado o colisiona con su costado.
- En cuanto ha pasado el tren, el conductor arranca inmediatamente, cruzando las vías sin mirar si se acerca otro tren, y colisiona o resulta atropellado por un tren que circulaba por la vía adyacente.
- El conductor, familiarizado con un paso a nivel, no tiene precaución cuando se acerca al cruce. Gran parte de los accidentes en los pasos a nivel afectan a conductores que viven en un radio de 30 km. del lugar del accidente.
- El conductor no presta atención o no respeta las señales previas de peligro o las demás advertencias y luces que hay en el cruce.
- El conductor ha ingerido bebidas alcohólicas y es incapaz de conducir un vehículo de forma apropiada.
- El conductor tiene la visión o el oído defectuosos, o ambos a la vez, o está física o mentalmente incapacitado para conducir un vehículo.
- El conductor, conduciendo de noche o en localidad que no le es familiar, viaja a una velocidad excesiva para tales circunstancias y, al no poder detenerse a tiempo, resulta atropellado o colisiona con el costado de un tren.
- El conductor, conduciendo un vehículo con frenos en mal estado u otro defecto mecánico, es incapaz de detenerse a tiempo o se le cala el coche en el cruce.
- El conductor va a una velocidad que no le permite detenerse en el espacio alumbrado por sus faros o no acomoda su velocidad a la oscuridad o condiciones atmosféricas del momento.
- Con la radio y el climatizador funcionando, un conductor no puede oír a un tren que se acerca, y no lo ve.
- La atención de un conductor está centrada en la conversación con los pasajeros de su vehículo, y desatiende las señales y el silbido del tren.
- Las ventanas y parabrisas del coche del conductor están sucias o congeladas. No tiene suficiente visibilidad para ver el tren que se acerca y conduce descuidadamente al cruzar las vías.

BANCO DE VIZCAYA
Para personas como usted

Aprobado por el Banco de España con el N.º 7398

LAMBORGHINI COUNTACH: La obra de dos genios

**Una técnica perfecta
y una carrocería
genial de Bertone**

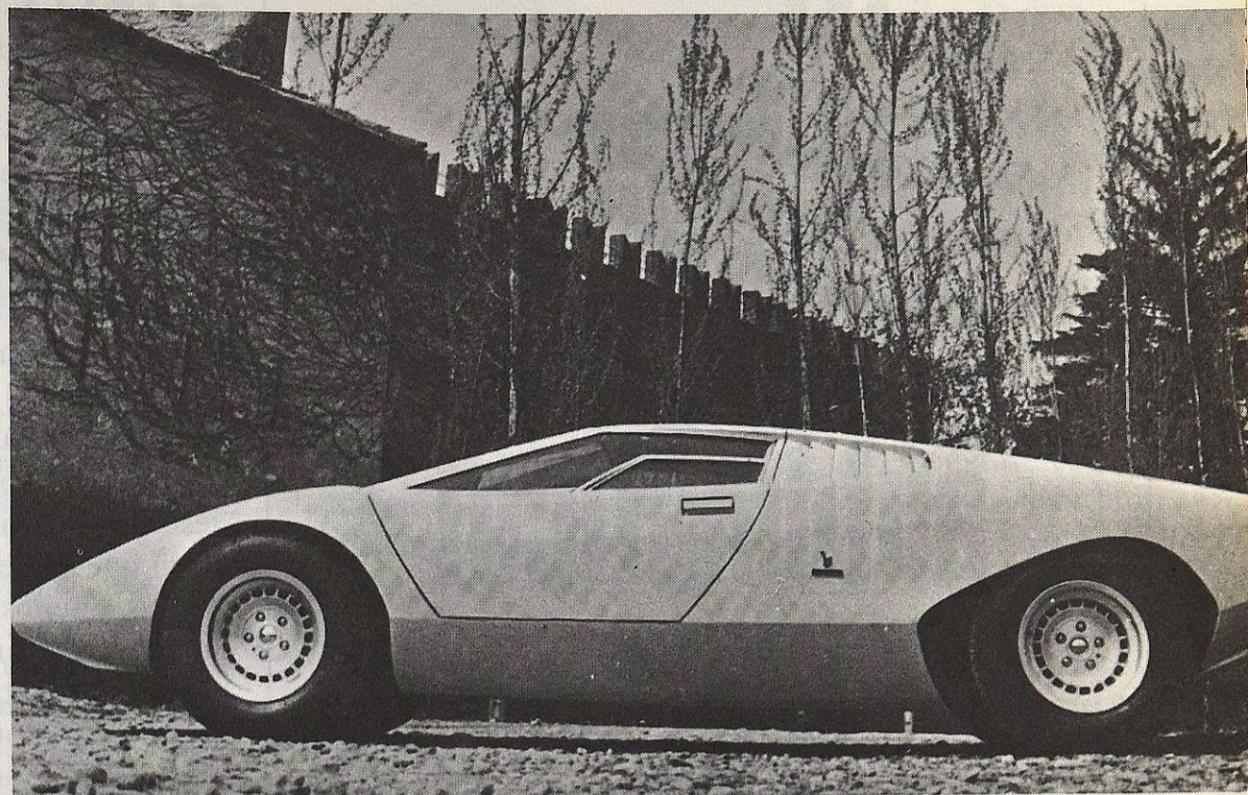


Bertone nos tiene acostumbrados ya a realizaciones de gran estilo, a obras que se aproximan a la perfección. Lamborghini, por otra parte, se ha acreditado en el mundo entero como artífice de los más completos coches que figuran en el mercado, la técnica hecha automóvil. Con el modelo Countach ambos parecen haberse superado.

Countach —el primer nombre no español de los coches de Lamborghini— es un prototipo de línea e ideas de concepción avanzadas. Veamos sus principales detalles:

—Dos tomas de aire delanteras que sirven a los frenos anteriores y al acondicionador de aire.

—Forma trapezoidal de la tapa delantera (bajo ella están situadas la rueda de recambio y la batería) y cuatro faros escamotea-



bles bajo las dos trampillas rectangulares superiores. Las dos inferiores son las luces de posición.

—Limpia-parabrisas ocultos en un canal por delante del parabrisas.

—Apertura de las puertas hacia arriba, con eje en el montante del parabrisas. Asistencia oleoneumática del movimiento.

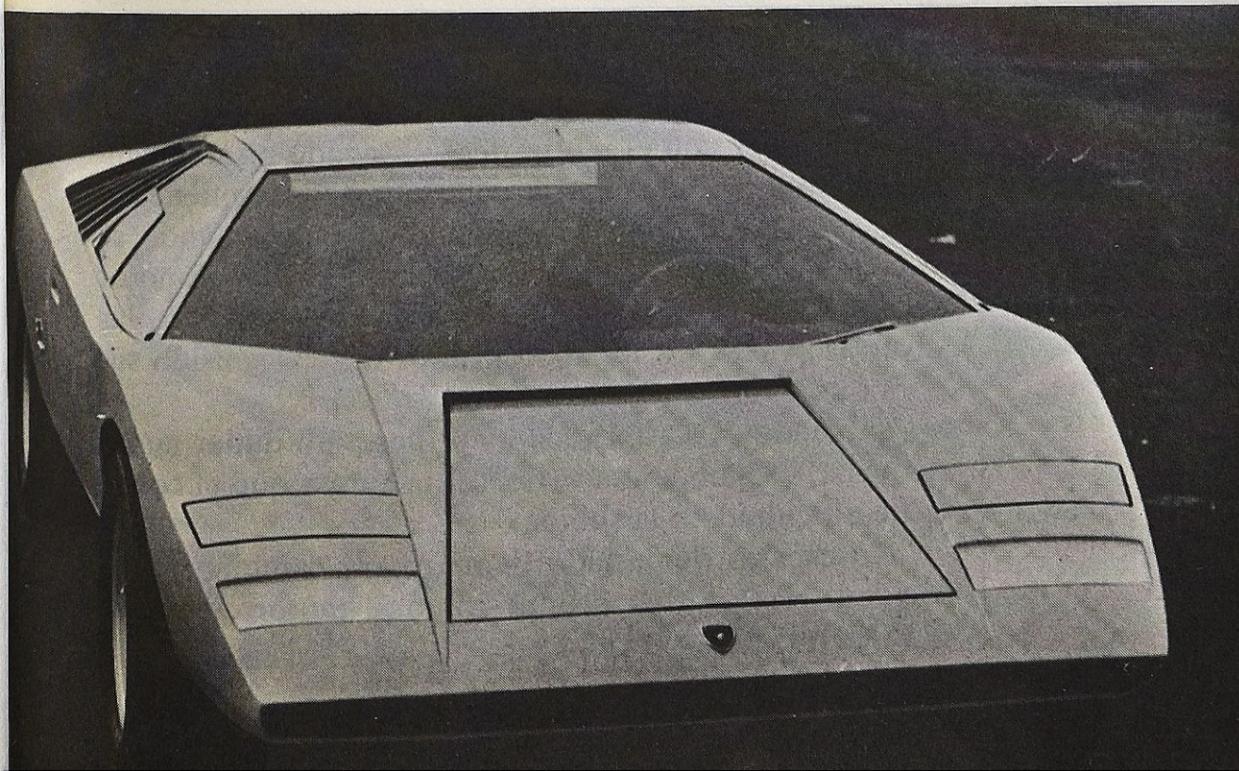
—Tras las ventanillas, numerosas aletas llevan el aire a los radiadores laterales.

—En el techo se observa una depresión, que facilita la visión posterior a través de un retrovisor periscopico.

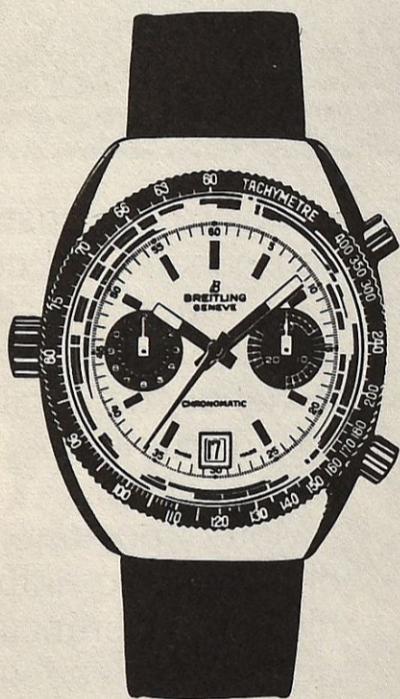
—Tablero de instrumentos con panel en el cual se señala la avería y su localización, haciendo más simple la labor de vigilancia de los instrumentos por parte del conductor.

—Motor posterior longitudinal situado entre el cambio y el diferencial, con lo que se obtiene un reparto de pesos del 48 por ciento sobre el eje delantero y 52 por ciento sobre el trasero. El cambio es la parte más cercana al conductor, mientras que el diferencial es la más alejada. Aun cuando la posición de los pasajeros es muy avanzada, esta colocación del cambio y del motor restan mucho espacio interior.

Este motor es de 12 cilindros, con un cubicaje de 4.971 cc. Da una potencia de 440 CV DIN, a 7.400 revoluciones por minuto, con un par máximo de 50,5 mkg. a 5.000 rpm. Lleva cuatro árboles de levas en cabeza y es alimentado por seis carburadores de doble cuerpo horizontales.



¡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

LA CIRCULACION EN CURVAS Y PENDIENTES Y EL DESLIZAMIENTO

COMO TOMAR UNA CURVA

Las curvas son uno de los puntos peligrosos de las carreteras. Con el aumento de la velocidad la acción de las fuerzas que actúan sobre el vehículo es más compleja en las curvas que en los tramos rectos. Si no se reduce la velocidad suficientemente, el coche puede deslizarse, con el riesgo de salirse no solamente del carril que se lleve, sino incluso de la carretera.

Los buenos conductores reducen la marcha antes de la curva y no después de haberla iniciado. Un vehículo se mantiene mejor en la carretera en una curva cuando el motor "tira" de las ruedas. Por tanto, el conductor debe iniciar la curva a una velocidad suficientemente reducida que le permita acelerar un poco dentro de la curva misma.

En las curvas, mantenerse siempre en la parte de la calzada que corresponda. Sin dejar de cumplir esta regla de seguridad, el coche debe describir una curva tan abierta como sea posible. Por ejemplo, para girar a la izquierda, ceñirse a la derecha en las proximidades de la curva, y después, estando aún en el tramo recto, girar ligeramente el volante al aproximarse a aquélla. Aumentar progresivamente la acción sobre el volante, pero sin salirse de la mitad derecha de la carretera. Al terminar la curva volver al borde derecho de la calzada.

CIRCULACION EN RAMPAS Y PENDIENTES

Cuando el descenso sea largo y rápido, meter la segunda o primera velocidad. Soltando el acelerador se consigue que el vehículo haga girar el motor, lo que reduce la velocidad, economizando los frenos.

No descender jamás una pendiente en "rueda libre" (velocidad en punto muerto o motor desembragado). Si se hace, todo el trabajo necesario para reducir la velocidad del vehículo o para detenerlo tienen que efectuarlo exclusivamente los frenos. Por el contrario, si el coche tiene una marcha metida y el embrague funciona correctamente, el motor ayuda a frenar en cuanto se suelta el pedal del acelerador.

Descender con el motor desembragado no solamente aumenta la distancia de parada, sino que puede ser muy perjudicial para el vehículo, porque cuando se vuelva a embragar, a no ser que la velocidad del motor se haya ajustado previamente a la del vehículo, las diversas partes de los mecanismos de transmisión sufrirán un golpe excesivamente violento.

Subiendo una rampa larga y fuerte no dudar jamás en pasar a segunda o a primera si se nota que el coche tiene dificultad en la subida.

No esperar demasiado tiempo para cambiar de velocidad. Hacerlo tan pronto como el motor comience a ahogarse.

DESLIZAMIENTO

Los buenos conductores tienen en cuenta las características de la calzada, el radio de las curvas, las irregularidades del pavimento, las condiciones de adherencia y la velocidad del vehículo.

Un coche puede deslizarse en los casos siguientes:

Aceleración demasiado rápida o frenado muy brusco, sobre todo en las curvas deslizantes y en las pendientes o sobre una calzada cubierta de hojas caídas de los árboles, de arena, de aceite, de hielo o de nieve.

Velocidad exagerada en las curvas.

Movimientos bruscos del volante.

Velocidad exagerada en una carretera en mal estado o fuertemente bombeada o en un cambio de rasante.

Acción desigual de los frenos en las cuatro ruedas.

Neumáticos mal hinchados.

Neumáticos usados que dan origen a mala adherencia e incluso a veces al reventón.

Observar cuán frecuentemente un exceso de velocidad figura entre las causas de deslizamiento.

Si bien es necesario reducir la velocidad en una calzada deslizante, jamás se debe frenar bruscamente ni presionar nunca durante mucho tiempo sobre el pedal del freno.

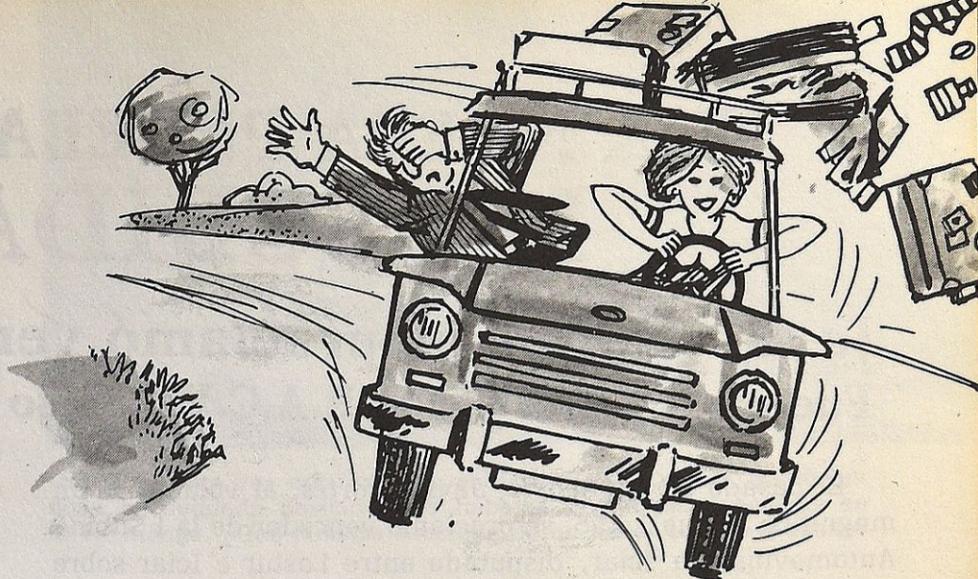
Apretar el pedal con suavidad y mediante pequeños golpes sucesivos y rápidos. Esto permite reducir poco a poco la velocidad sin originar deslizamiento.

Elegir, si es posible, un tramo seco de la calzada para frenar en él con prudencia. Cuando toda la carretera sea deslizante puede ser útil dirigirse hacia el arcén a fin de aprovechar en él una superficie menos deslizante para frenar. Pero no hacerlo más que cuando se tenga la certeza de que el estado de los bordes permite esta maniobra.

Fuera de las zonas urbanas hay lugares en que, en ciertas épocas del año, la superficie de la calzada presenta a veces, de una manera imprevista, partes deslizantes que pueden originar dificultades (hielo en los puentes o en lugares sombríos, hojas cubriendo la calzada, etc.).

COMO CORREGIR UN DESLIZAMIENTO

No hay un remedio clásico e infalible contra el deslizamiento. Sin embargo, he aquí algunos consejos que pueden ser útiles en la mayoría de los casos:



a) Girar el volante en el sentido en el que la parte trasera del vehículo se ha deslizado. Generalmente, al deslizarse, se tiene la tendencia a girar la dirección bruscamente, lo que produce un movimiento de la parte de atrás del coche en sentido contrario, a menudo más violento aún que el que se quiere corregir.

b) No frenar. Cuando se produce el deslizamiento se tiende en general a frenar violentamente, con lo que no se consigue más que bloquear las ruedas y acentuar el deslizamiento al reducir el esfuerzo de tracción. Tener muy presente que no se debe ni siquiera poner el pie en el freno cuando se produzca un deslizamiento.

c) No desembragar. Dejando actuar el motor se mantiene mejor el control del vehículo.

d) No soltar demasiado bruscamente el pedal del acelerador, pues con ello se corre el riesgo de agravar el deslizamiento a causa de la acción repentina del frenado del motor sobre el vehículo. Los conductores expertos aceleran, incluso, ligeramente.

EN CASO DE REVENTON

No frenar, sino soltar suavemente el pedal del acelerador. Sujetar fuertemente el volante para mantener el coche tan derecho como sea posible. Lo importante es la dirección seguida.

No comenzar a frenar hasta que se controle completamente el vehículo. Apretar el pedal del freno muy suave y lentamente, manteniendo embragado para que el motor pueda ayudar a reducir la velocidad del vehículo.

Del Manual del Conductor, editado por la Jefatura Central de Tráfico.



- 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

UNA NUEVA PRUEBA ACABA DE NACER: LA SUBIDA A ICIAR

**Javier Cortés se proclamó vencedor de la primera edición.
Fue organizada por el R.A.C.V.N. bajo el patrocinio de "Automóviles Ansola"**

El pasado 22 de Agosto, Javier Cortés, al volante de un magnífico Alpine 1.255, se proclamó vencedor de la I Subida Automovilista a Iciar, disputada entre Lastur e Iciar sobre un recorrido de 6.400 mts. Las dificultades de la carrera se reducían a un piso bastante bacheado, y a la poca anchura de la carretera sobre todo en los dos primeros Kms, lo que obligaba a los pilotos a extremar las precauciones en el trazado de las curvas. A pesar de ello, se produjeron una serie de leves accidentes, que afortunadamente no tuvieron más consecuencia que el consabido "susto" para el conductor. El primero de ellos se produjo durante los entrenamientos oficiales celebrados en la tarde del sábado, cuando en una de las últimas curvas, el Simca 1.200 de José Mari Ansola se salió de la pista. El segundo se produciría casualmente en



El vencedor con los Trofeos, junto al Alpine que le permitió alzarse con el triunfo.

la misma curva, pero durante la primera manga de la carrera en la mañana del domingo. Lo protagonizó el bilbaíno Ramón Mugica y su SAAB, que quedó empotrado contra una pila de troncos.

Aparte de estos dos ligeros incidentes, todo transcurrió con perfecta normalidad y por tanto se puede afirmar que la I edición de la Subida Automovilista a Iciar que había organizado el Real Automóvil Club Vasco Navarro, bajo el patrocinio de los concesionarios de Chrysler en Deva, Talleres Ansola, constituyó un rotundo éxito.

El público respondió magníficamente, y fueron muchísimos los aficionados que se desplazaron a los pintorescos parajes por los que transcurría la prueba, demostrando palpablemente la afición existente en la cuenca del Urola al deporte automovilista.

Ya en la tarde del sábado se pudo apreciar claramente la existencia de dos firmes candidatos a la victoria absoluta. Por una parte, un hombre consagrado, Luis Del Olmo, que tantas victorias ha conseguido al volante de su Morris-Cooper. Por otra, una joven promesa, Javier Cortés, conocido por los aficionados que en numerosas ocasiones habían podido apreciar su habilidad en las pruebas regionales.

En la primera manga, celebrada a las 10 y media de la mañana, se impondría Del Olmo con un "crono" de 4 minutos 28 segundos y 8 décimas, entrando Cortés a la ínfima diferencia de dos décimas.

La segunda ascensión prometía ser "terrorífica" dado el escasísimo margen que separaba a ambos pilotos, pero Del Olmo quedaría inmediatamente relegado, al sufrir una avería en la suspensión.

Cortés se adjudicó así la victoria, que bajo ningún aspecto puede recibir el calificativo de "facilona", porque logró rebajar el tiempo de su primera manga en 9 décimas de segundo.

Dejando a un lado a estos dos grandes favoritos, hay que destacar la actuación del eibarrés Antonio M.^a Beroíz, quien

I SUBIDA AUTOMOVILISTA A ZALDIARAN RAMON MUGICA, VENCEDOR ABSOLUTO SOBRE UN FORMULA 1.430



Mucha animación en las estribaciones del monte Zaldiaran, donde se celebró la Subida Automovilista del mismo nombre, a pesar del madrugón que supone estar allí a las diez de la mañana, hora del comienzo, tras una dilatada actividad a lo largo de una noche vitoriana en plenas fiestas de la Blanca.

Treinta vehículos inscritos, contando con los de última hora. De ellos, 23 tomaron la salida clasificándose todos menos uno que en la primera subida sufrió un aparatoso vuelco, sin consecuencias afortunadamente, pero que le dejó fuera de la prueba.

Esta prueba que era puntuable para la "I Challenge de Montaña Aragonesa-Riojana-Vasco-Navarra" se vio concurrida por pilotos de la región interesada, como pocas veces ocurre, aunque se hiciera notar la ausencia de la representación aragonesa y la exigua participación riojana.

Como favorito se presentaba Ramón Mugica con un Fórmula 1.430 preparado por Hispakart de Madrid, yéndole a la zaga José Ignacio Susundegi con Alpine 1.600. También con alguna posibilidad de victoria contábamos con el vitoriano Claudio Aldecoa, a manos de un Alpine 1.440 y mucha veteranía.

Nos causó satisfacción ver a Santi Lorente con su recién estrenado

entusiasmo a los espectadores por su arrojo y espectacular conducción, logrando impresionantes derrapajes. Fue igualmente meritorio el cuarto puesto conseguido por el santanderino Arteaga, que evidenció, además de su habilidad como piloto, las cualidades competitivas del Simca 1.000 GT, sobre la sinuosa carretera de Lastur a Iciar.

La nutrida representación Alpine quedó francamente diezmada. De los 7 vehículos inicialmente inscritos solamente cuatro tomaron la salida y, de éstos, únicamente el del vencedor tuvo una lucida actuación. Tanto Aldecoa como Azpitarte y Aspuru fueron víctimas de los fallos mecánicos. La decimonona posición de Aldecoa tiene una lógica explicación: se salió una biela. Las consecuencias son fácilmente imaginables, pero la deportividad de Aldecoa quedó demostrada ya que, a pesar de todo, finalizó la primera manga.

Finalizada la carrera se efectuó la entrega de premios y trofeos, recibiendo Javier Cortés las magníficas Copas con



Del Olmo una vez más condujo sabiamente su Cooper, clasificándose en segunda posición tras haberse proclamado vencedor en la 1.ª manga. ¿Qué hubiese sucedido de no haber sufrido la avería?

las que aparece en la fotografía, de manos del alcalde de Deva y de Dn. Miguel Ansola, gerente de Automóviles Ansola, entidad patrocinadora de la Subida a Iciar. A la vista del éxito alcanzado, los organizadores hicieron patente su deseo de aumentar la dotación económica de la prueba, para el año próximo, y de gestionar ante los organismos competentes el arreglo de la carretera, lo cual dará sin duda una mayor brillantez a la Subida a Iciar.

Javier Sangüesa

CLASIFICACIONES

1.º Javier Cortés	Alpine 1.255	4-28-1/10
2.º Luis María del Olmo	Morris-Cooper	4-28-8/10
3.º Antonio M.ª Beroíz	Seat 124	4-44-6/10
4.º Felipe Arteaga	Simca 1.000 GT	4-45-5/10
5.º Juan Ramón Lezama	Seat 124 Sport	4-45-8/10
6.º César Renedo	Seat 124 Sport	4-49-5/10
7.º Patxi Mateo	Mini 1.275	4-51-5/10
8.º Rafael Padró	Seat 1.430	4-51-9/10
9.º Fermín Tellería	Austin-Cooper	4-53-4/10
10.º F. Javier González	Renault 8	4-54-2/10
11.º José Luis Galilea	Renault 4-4	4-54-6/10
12.º Bernardo Bárcena	Simca 1.000 GT	4-59-4/10
13.º Fernando Villarreal	Renault 12	5-00-4/10
14.º Manuel Beorlegui	Seat 850 Coupé	5-03-5/10
15.º José M.ª Ansola	Simca 1.200	5-04-3/10
16.º Xavier Azpitarte	Alpine 1.300	5-09
17.º Enrique Iriarte	N S U TTS	5-17
18.º Miguel Aracama	Seat 850 E	5-21-5/10
19.º Claudio Aldecoa	Alpine 1.440	5-24



Beroíz fue la gran revelación de esta 1.ª edición de la Subida a Iciar. En todas las curvas supo sacar el máximo provecho de su vehículo, como puede apreciarse...

Unipower metiéndose entre los seis primeros, y al burgalés Manuel Sáenz de Cabezón, pilotando un Mini Authi preparado por un desconocido mecánico llamado Fausto que, con una fuerza increíble, estuvo a punto de ganar el scratch de no ser por un inoportuno trompo casi al final de la segunda manga, lo cual le impidió terminar la misma. No obstante, se alzó con la victoria en su grupo. Una pena, pues la sorpresa hubiera sido mayúscula.

Y volviendo al Fórmula 1.430 que causó sensación entre el numeroso público, se llevó la carrera, lo cual es un claro exponente de lo que andan estas máquinas fuera de circuito. Y todo con material nacional, motor y mecánica del 1.430 que tan a menudo vemos en la carretera.

No hubo apenas, en los accidentes ocurridos, importancia de daños materiales y mucho menos personales. Tres salidas de carretera sin importancia fue todo.

Merece la pena de destacar la actuación de Luis M.ª Salas, un buen amigo del Automóvil Club de Rioja que llegó a Vitoria a ver el desarrollo de la prueba terminando por correr, gracias a su magnífica afición, con un 600-D normal y corriente cargado de maletas y con gasolina de 82 octanos. Esto es un buen ejemplo.

Por último, reiteramos nuestro agradecimiento a las Fuerzas de la Guardia Civil de Tráfico, Policía Municipal de Vitoria, Cuerpo de miñones y a todos aquellos que con su magnífica colaboración hicieron posible la buena realización de esta prueba.

Eduardo Cervera

CLASIFICACIONES

PARTICIPANTES	VEHICULO	GRUPO	MEJOR TIEMPO	GRUPOS		
				1.º	2.º	3.º 4.º 5.º 6.º F.N.
1.º RAMON MUGICA	F.N. 1.430	F.N.	3' 04" 1/5			1.º
2.º JOSE I. SUSUNDEGUI	ALPINE 1.600	6.º	3' 07" 3/5			2.º
3.º CLAUDIO ALDECOA	ALPINE 1.440	6.º	3' 11"			3.º
4.º JAVIER CORTES	ALPINE A-110	6.º	3' 13" 2/5			4.º
5.º MANUEL S. CABEZON	MINI 1.275	2.º	3' 19" 1/5		1.º	
6.º SANTIAGO LORENTE	UNIPOWER	6.º	3' 22" 3/5			5.º
7.º JUAN RAMON LEZAMA	SEAT 124-COUPÉ	6.º	3' 24" 1/5			6.º
8.º CESAR RENEDO	SEAT 124-COUPÉ	6.º	3' 25" 3/5			7.º
9.º PACHI MATEO	MINI 1.275	2.º	3' 26" 4/5		2.º	
10.º JOSE J. JAUREGUI	MINI 1.275	2.º	3' 27" 4/5		3.º	
11.º JAVIER AZPITARTE	ALPINE A-110	6.º	3' 28" 1/5			8.º
12.º FERMIN TELLERIA	COOPER S	1.º	3' 30" 1/5	1.º		
13.º EDUARDO PAGAN	MINI 1.275	2.º	3' 32"		4.º	
14.º PEDRO ROMAN	SEAT 1.430	1.º	3' 33"	2.º		
15.º MARTIN GARCIA	RENAULT 8-TS	2.º	3' 35" 1/5		5.º	
16.º EDUARDO CERVERA	MINI 1.275	2.º	3' 39"		6.º	
17.º VICTOR MONASTERIO	MINI 1.275	2.º	3' 42" 4/5		7.º	
18.º GABRIEL BUESA	SEAT 850	1.º	3' 53" 1/5	3.º		
19.º EVANGELISTA FERNANDEZ	RENAULT 8-TS	2.º	3' 56"		8.º	
20.º JESUS ECIOLAZA	MINI 1.000	2.º	3' 56" 2/5		9.º	
21.º MARY CARMEN SANZ	MINI 1.000	2.º	4' 24"		10.º	
22.º JUAN M. SALAS	SEAT 600-D	1.º	4' 24"	4.º		

**Autolite
le presenta
a un
nuevo amigo
con mucha
chispa...**

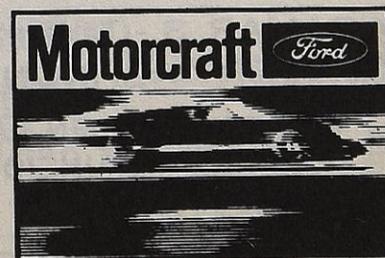


... Mister Motorcraft.

Usted ya conoce Autolite, las famosas bujías, que tantas carreras han ganado. Bujías con chispa.

Seguro que usted, que siempre busca lo mejor para su coche, las ha pedido siempre. Pero, ahora, las bujías Autolite se llaman Motorcraft: les hemos cambiado el nombre. Fíjese bien, sólo el nombre. Porque su calidad sigue siendo la de siempre. Las bujías Motorcraft siguen teniendo electrodos de larga duración, electrodos con verdadera chispa para un arranque relámpago. Y aisladores de alta densidad con inmejorables rendimientos en todas las condiciones.

Por eso Mister Motorcraft será un magnífico amigo para usted. Un amigo que, como Autolite, le dará siempre unas "salidas" y unas prestaciones verdaderamente extraordinarias. Un amigo que le espera, a partir de hoy, en todos los talleres y en todas las gasolineras de España.



Antes Autolite. Sólo ha cambiado el nombre.



VACACIONES EN OTOÑO

EN AVION

	<u>PESETAS</u>
MADRID-COSTA DEL SOL. Salidas semanales.....	Desde 3.800
MADRID-MADEIRA. Salidas semanales.	» 10.572
MADRID-MENORCA. Salidas semanales.	» 4.675
MADRID-IBIZA. Salidas semanales.....	» 3.700
MADRID-ISLAS CANARIAS. Tres salidas semanales.....	» 6.500
MADRID-PALMA DE MALLORCA. Cuatro salidas semanales....	» 3.375
MADRID-RIMINI (Italia). Salidas semanales.	» 7.350
BARCELONA-IBIZA. Salidas semanales.	» 3.675
BARCELONA-MENORCA. Salidas semanales.	» 2.650
BARCELONA-PALMA DE MALLORCA. Cuatro salidas semanales	» 2.975

EN AUTOPULLMAN

AUSTRIA.....	15 días	Desde pesetas	15.500
ITALIA.....	14 »	»	» 14.790
PARIS.....	7 »	»	» 8.500
TIRÓL Y VIENA.....	14 »	»	» 13.450
TIROL, VIENA Y BUDAPEST.....	17 »	»	» 19.990
SUIZA.....	9 »	»	» 10.750

Reserva de apartamentos y hoteles, con tarifas especiales para estancias de más de quince días.

Cruceros de navegación por el Mediterráneo.

Viajes a Forfait. - Tarifas especiales para vuelos en líneas regulares. - Viajes programados en Gran Bretaña, con salidas desde Bilbao en avión y barco.

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

ALUMBRADO DE CRUCE EN LAS AUTOPISTAS

La reciente inauguración de algunas autopistas, así como las sucesivas aperturas de nuevos tramos programados para un futuro próximo, invitan a meditar sobre la importancia de este régimen de circulación, distinto, en algunos puntos, al que estamos acostumbrados.

De ahí que haya sido necesaria la modificación del Código de la Circulación, creando un nuevo capítulo (XIX), que puntualiza las variantes precisas para que la circulación por autopistas y autovías se verifique con la máxima seguridad. El artículo 303 de la nueva redacción alude a la obligación de circular con el alumbrado de cruce por las autopistas y autovías iluminadas; esta norma, como todas, tiene su explicación lógica: por dichas vías las velocidades de cruce son mucho más elevadas que por las carreteras normales; por otra parte, los usuarios conocen perfectamente que el principal aliado del conductor en el momento de realizar un adelantamiento es el

espejo retrovisor, por donde se puede precisar si se acerca algún otro vehículo a mayor velocidad y con intención de adelantar.

Si solamente se utilizara el alumbrado ordinario, cualquier anomalía del retrovisor podría no hacer patente con suficiente claridad el inminente acercamiento de otro vehículo por la parte posterior. Además, no cabe duda de que el alumbrado ordinario es lo suficientemente inexpresivo como para difuminarse con las luces de la iluminación de la autopista. Ambos inconvenientes quedan paliados con la utilización de las luces de cruce, que en las autopistas NO SIRVEN PARA VER, SINO PARA SER VISTOS.

No debe extrañar por tanto, dada la velocidad sumamente más elevada a la que se circula, que no se mantenga la norma de utilización del alumbrado ordinario, que rige en las vías suficientemente iluminadas de las ciudades o carreteras no calificadas de autopistas o autovías.

LOS CIGARRILLOS DE LOS CONDUCTORES DE AUTOMOVILES

No sólo las autoridades sanitarias de todo el mundo están preocupadas por las consecuencias del elevado número de cigarrillos que se consumen cada día y las enfermedades que producen, algunas de ellas de difícil curación.

También las del tráfico porque con frecuencia muchos conductores, al circular con sus vehículos por las carreteras, arrojan sobre el asfalto y ¡ay! sobre las cunetas de las carreteras, los restos encendidos del cigarrillo que acaban de fumar. Ello constituye un peligro evidente. Puede originar incendios y otros daños. Incendios en los pastos o montes secos. Daños a los usuarios de otros vehículos —especialmente motocicletas— que circulan próximos al conductor imprudente y temerario.

Todos los automóviles tienen ceniceros instalados. Deben utilizarse siempre.

Reda Suiuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléf. 421883-421383

SAN SEBASTIAN

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1

Km. 448 Telfs. 691308 — 691333

VILLABONA

Recordando la travesía "Dos Mares"

El pasado mes de julio, un grupo de motoristas españoles llegaron al Cabo Norte.

El pasado mes de julio, un grupo de motoristas del Real Moto Club de Cataluña, a los que acompañaba el donostiarra Luis Gaytan de Ayala y Rezola, llevaron a cabo una travesía sobre motocicletas todo terreno, que no admite comparación con otras realizadas hasta el presente. Fue la travesía "dos mares", efectuada entre la localidad de Lulea, en la costa del mar Báltico, y el cabo Norte, el punto más septentrional del viejo continente, bañado por las frías aguas del Océano Glacial Artico.

A su regreso al "Txoko", nos pusimos al habla con Luis Gaytan de Ayala, para que nos relatase las principales incidencias de esta travesía, así como las dificultades que tuvieron que superar en su largo recorrido por las tierras escandinavas...

- Luis, ¿podrías hablarnos en primer lugar de las características más sobresalientes de los diferentes suelos que habéis encontrado en la travesía?

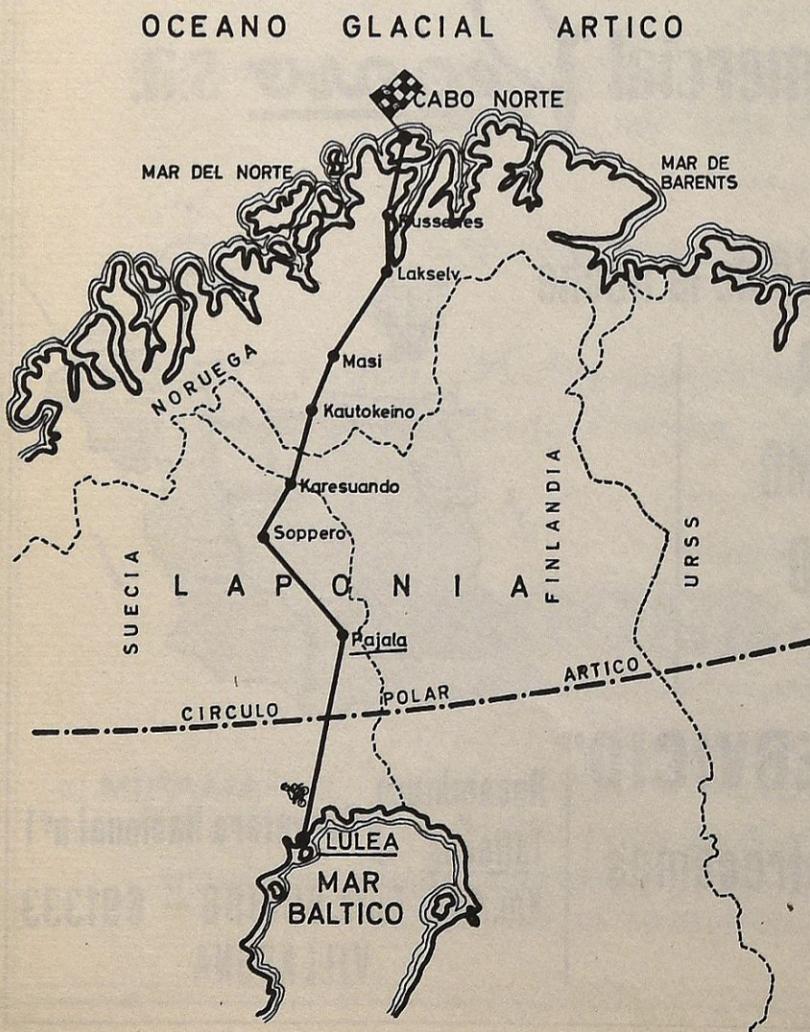
- El terreno era en su mayor parte tundra y algo de bosque con sus correspondientes ríos.

- Tengo entendido que una de las mayores dificultades con que habéis tropezado han sido los pantanos.

- Los pantanos han sido un obstáculo que nos ha retrasado mucho. Las máquinas se hundían con bastante facilidad, y sucedía a menudo que un tramo que pensábamos cubrir en un tiempo determinado, al encontrarnos con las tierras pantanosas, el tiempo inicialmente previsto se duplicaba.

- ¿Y los ríos?

- Los ríos no han sido un impedimento tan grave salvo, claro está, los muy profundos que no podíamos vadear directamente, y nos veíamos obligados a



recorrir a los servicios de algún barquero o campesino que nos pasaba las motos.

- Las motos que habéis utilizado eran BULTACO TT, con cinco velocidades. ¿Qué tal han respondido y qué transformaciones se introdujeron para prepararlas para la travesía?

- Las motos se han portado fabulosamente bien, dado el esfuerzo a que se han visto sometidas. La principal transformación se efectuó en los depósitos de gasolina con el fin de aumentar su capacidad, logrando de este modo una mayor autonomía.

- Hablando de autonomía, ¿cuántos kms. podáis hacer sin repostar?

- En total llevábamos 20 litros de gasolina, que nos solían durar dos días. Cada 48 horas establecíamos contacto con el camión taller que nos aprovisionaba no sólo de combustible, sino también de alimentos y todo lo que pudiésemos necesitar. También aprovechábamos nuestros contactos con el camión taller para llevar a cabo las operaciones de entretenimiento de las máquinas: engrase, limpieza, etc...

- ¿Qué pensaban los habitantes de aquellas lejanas tierras cuando os veían pasar cabalgando sobre vuestras motos?

- Primeramente se extrañaban un poco y luego, claro está, preguntaban quiénes éramos y de dónde veníamos. A menudo nos tomaban por rusos, a los que, dicho sea de paso, tienen un miedo cerval. Lo que no comprendían era cómo habíamos abandonado las cálidas tierras ibéricas para encaminarnos a aquellos parajes. Porque, yo fui el primero en sorprenderme, aquellas gentes habían oído hablar mucho de España y, claro está, conocían también el magnífico clima de que disfrutamos, sobre todo en los meses estivales.

- ¿Cuántos días invertisteis en cubrir el itinerario Lulea-Cabo Norte?

- Tardamos en total doce días. Inicialmente habíamos previsto que tardaríamos quince, pero en las últimas etapas fuimos más rápidos ya que se trataba de tramos francamente cómodos, y no nos afectaba demasiado la fatiga.

- Las temperaturas que habéis encontrado, ¿han sido frías como corresponde a una región tan septentrional, o también allí se advertía que era verano?

- En principio, en Lulea teníamos una temperatura primaveral, o sea unos 18°. Más tarde, al rebasar el círculo polar, fue descendiendo. Así, cuando llegamos a Cabo Norte, la temperatura a mediodía era solamente de 5 grados con el agravante de que soplaban un viento realmente glacial.

- Creo que habéis presenciado ese maravilloso espectáculo del Sol de medianoche. ¿Qué impresión te produjo?

- Es difícil de explicar, pero puedo decirte que viene gente de todo el mundo con la única finalidad de presenciar cómo de madrugada, a las dos o a las tres de la mañana, el Sol es una bola de fuego que permanece a altura constante sin caer bajo el horizonte.

- ¿Proporciona el Sol de medianoche una claridad suficiente como para rodar sin faros?

- Sí, es totalmente suficiente. Puedo decirte que no hemos necesitado en ningún momento los faros. Los llevábamos encendidos porque allí, aunque no se necesitan para ver, los suelen llevar encendidos más que nada para ser vistos.

- ¿Cómo es el Cabo Norte, ese apéndice de Europa que apunta hacia el Polo Norte?

- Es una isla muy bonita. Desde que desembarcamos del Ferry, tuvimos que recorrer unos 35 Kms por carretera hasta llegar al Cabo Norte. A los bordes de la carretera había grandes manchas de nieve, abundando igualmente los riachuelos y los pequeños lagos. El Cabo Norte se halla en una altiplanicie en donde se sitúan los autobuses y los coches de los turistas para contemplar desde allí las azules y heladas aguas del Océano Glacial Artico.

- Creo que habéis hecho una magnífica serie de diapositivas, así como varias películas durante vuestra travesía. Quisiera saber, porque creo que interesará a muchísimos lectores de la revista del R.A.C.V.N., si tendremos oportunidad de verlas en San Sebastián próximamente,...

- Espero que sí. Yo voy a hacer todo lo posible para que así sea. Aunque, claro está, creo que tardarán un poco en poder ser exhibidas ya que el montaje y la sonorización lleva bastante trabajo. De todas formas, es posible que en octubre estén ya listas.

Hay que cerrar la entrevista; podríamos seguir charlando mucho tiempo porque Luis Gaytan de Ayala es un agradable interlocutor. Pero, como decía aquel proverbio chino "una imagen vale más que diez mil palabras", habrá que esperar a la proyección de estas películas filmadas durante la travesía para poder valorar en su correcta magnitud, las diversas facetas de esta expedición motorista que el pasado mes de julio llevaron a cabo este grupo de animosos motoristas españoles. Una embajada poco habitual que llevó a aquellas latitudes la amistad y la simpatía de nuestra patria...

JAVIER SANGUESA

JOSEPH SIEFFERT vencedor en ZELTWEG

Stewart, a pesar del accidente,
es ya campeón del mundo.

Se disputó sobre la pista del circuito austríaco de ZELTWEG, el Gran Premio de Austria, prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Conductores y Constructores de Fórmula 1. El hecho más sobresaliente del Gran Premio austríaco fue el accidente sufrido por el escocés Jackie Stewart en la vuelta n.º 35, cuando rodaba en tercera posición, al perder la rueda trasera izquierda. El bólido, un Tyrrell-Ford, se salió de la pista pero, afortunadamente, el actual leader en la clasificación provisional del Campeonato del Mundo resultó ileso.

El suizo Joseph Sieffert, al volante de un BRM, cruzó victorioso la meta al cabo de las 60 vueltas de que constaba la carrera invirtiendo un tiempo de 1 hora 30 minutos 23 segundos y 91 centésimas, lo que equivale a una velocidad media de 212,820 kms./h.

En segunda posición, se clasificó el brasileño Emmerston Fittipaldi sobre Lotus, siendo tercero Tim Schenken sobre March.

El belga Jackie Ickx, segundo en la clasificación provisional, con 19 puntos contra los 51 que



Tras cruzar victorioso la meta del circuito austríaco de Zeltweg, Joseph Sieffert, acompañado de su esposa, sube al podium de los vencedores (UPI-Telefoto).

cuenta en su haber Stewart, se vio obligado a abandonar a la vista de los fallos que padecía el equipo eléctrico de su Ferrari.

Por tanto, tras el gran Premio de Austria la clasificación provisional del Campeonato del Mundo no ha experimentado alteraciones importantes.

La carrera fue seguida con gran interés por las 120.000 personas que llenaban el circuito de ZELTWEG, que registró de este modo la mayor asistencia desde su inauguración, hace escasamente dos años.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

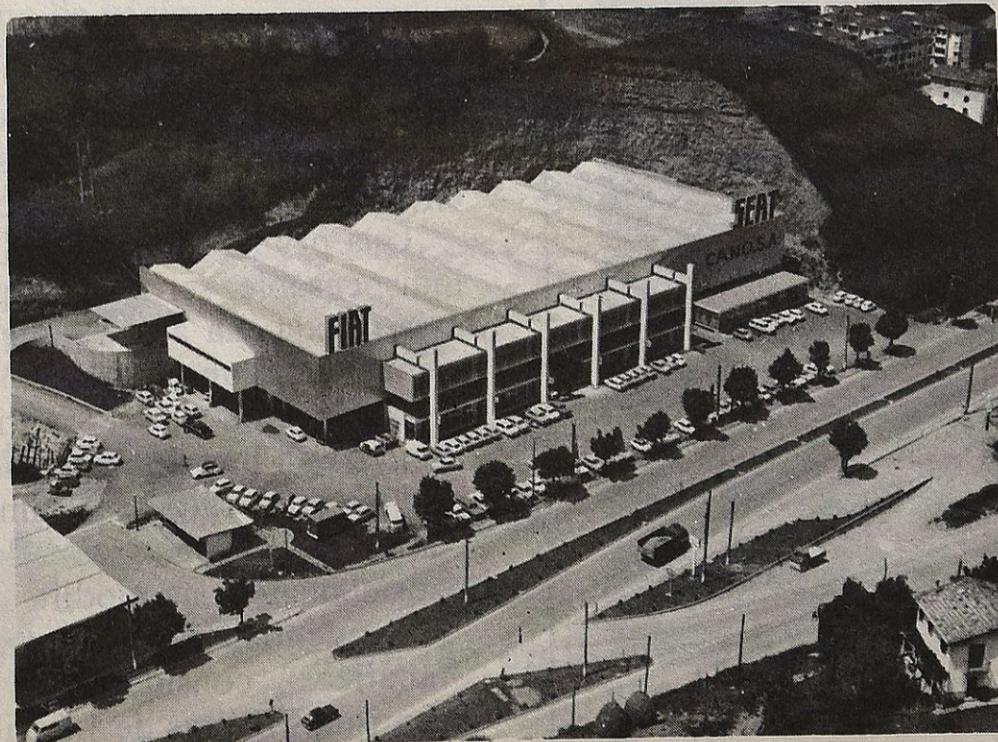
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

EL RENAULT 12-TS, A PUNTO DE LANZARSE EN ESPAÑA

Lo primero que se desprende de la denominación del nuevo modelo es que se va a tratar, lógicamente, de un vehículo más potente y rápido. ¿Cómo será este motor? No lo sabemos exactamente, pero sí se pueden dar como ciertos los siguientes detalles: la cilindrada no variará, seguramente casi tampoco el árbol de levas ni el sistema de escape y, en cambio, tendremos un aumento de compresión y una mejora de carburación.

Con un índice de compresión que podemos considerar oscilará con toda certeza entre 9:1 y 9,5:1, y un carburador de doble cuerpo que será el mismo o muy similar al del R-8 TS, se puede esperar una potencia que debe oscilar entre 61 y 64 CV DIN, a un régimen situado entre 5.400 y 5.700 r.p.m.

Lógicamente, la transmisión seguirá igual en lo que a desarrollo se refiere. En cuanto a prestaciones del coche, con su buena aerodinámica y su desarrollo largo, de unos 27 km./h. a 1.000 revoluciones por minuto, el R-12 TS debe ser capaz

de superar con desahogo, si bien no por mucha diferencia, los 150 km./h. reales de cronómetro, conservando la excelente velocidad de crucero que ya actualmente le caracteriza.

DETALLES COMPLEMENTARIOS

La política ingenieril de Fasa Renault no parece ser muy favorable al alternador; por tanto, no debe extrañar que el nuevo coche salga equipado con una clásica dinamo. Ya en el terreno de lo eléctrico, y siguiendo el camino iniciado por el R-8 TS, es muy posible que haya un "toque" de personalización del modelo en lo que se refiere a faros. Quizá unos auxiliares de iodo o algo por el estilo; si se intenta mantener un precio muy competitivo, posiblemente nada, ya que los de origen regulables en altura, son francamente eficaces.

Lo que sí se puede considerar como seguro es que el cuadro de instrumentos se vea completado por un cuentavueeltas, detalle hoy en día imprescindible en un "turismo deportivo".

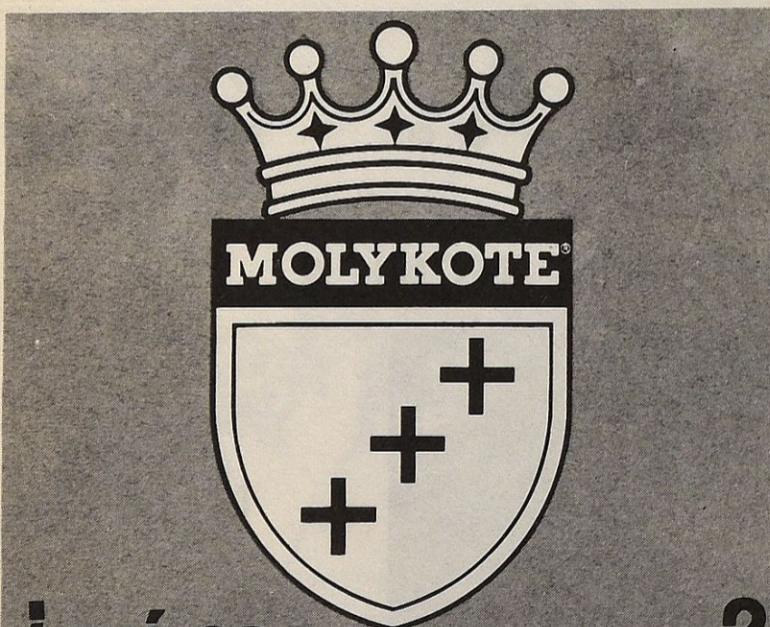
Detalle conveniente sería la adaptación de un cárter de mayor capacidad, pero no parece que vaya a darse este paso, que ni el R-8 TS ni el Alpine 1.300 han conseguido forzar.

ESTABILIDAD Y FRENOS: INCOGNITA

Lo que se puede dar por absolutamente seguro es que dispondremos de un motor aumentado entre un 10 y un 15 por ciento de potencia y controlado mediante un cuentavueeltas. Esto es básico, pero también lo es, en proporción al aumento de prestaciones, mejorar paralelamente las cualidades del vehículo en cuanto a capacidad rutera. El R-12 TS va a ser un coche rápido y, sobre todo, de velocidad fácil, y es preciso que sus usuarios se encuentren a cubierto de sorpresas.

Una primera posibilidad, que no es en absoluto indispensable, sería la adopción de una dirección más rápida. La actual, que desde luego sería suficiente, tiene una desmultiplicación de 20:1. En el R-12 Gordini, que se fabrica en Francia, es más rápida, con una desmultiplicación de 15,5:1, por lo que los compradores realmente amantes y practicantes de la "conducción deportiva" agradecerían enormemente esta modificación.

De idéntico modo, tan sólo los verdaderamente "fanáticos" considerarían inadecuado mantener las mismas llantas de 4,5 pulgadas; ciertamente los motivos de orden psicológico deben ser tenidos muy en cuenta, y ofrecer unas llantas de cinco pulgadas sería un argumento de ventas barato y de relativa eficacia.



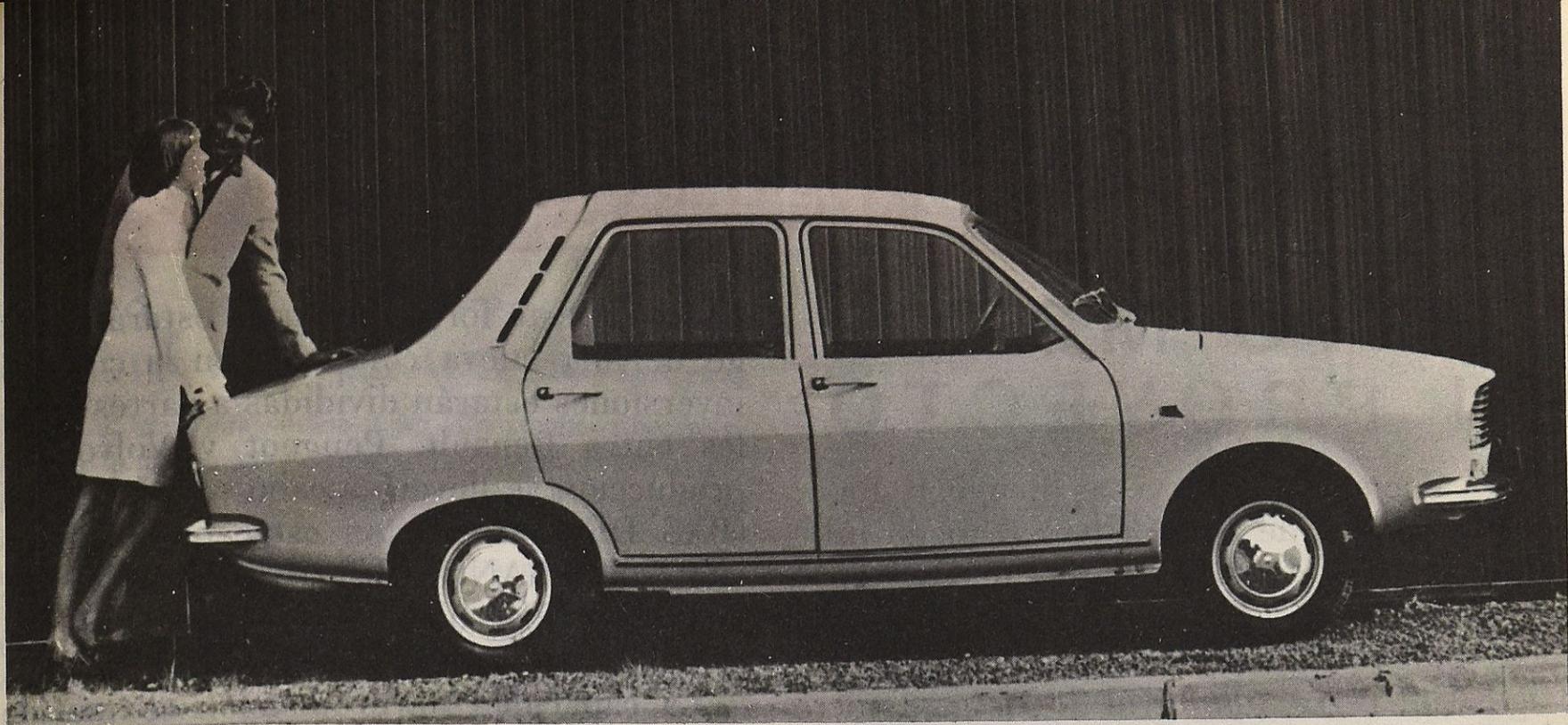
¿qué es MOLYKOTE?

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 AUTOMÓVIL, 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)



Para andar rápido el R-12 Gordini ya ha indicado cuál es la vía a seguir: rebajar ligeramente las suspensiones, en particular la posterior y, sobre todo, endurecer las barras estabilizadoras. Muy en particular la trasera, que en el R-12 Gordini es incluso ligeramente más gruesa que la delantera. De este modo, el coche es más ágil, se acuesta menos y no acusa un carácter sobrevirador tan extremado como en el caso del R-12 Normal.

MEJORAS EN LOS FRENOS

Este constituye uno de los puntos álgidos del futuro R-12 TS: los frenos. Ya es lugar común que el R-12 no se distingue, precisamente, por la eficacia de su sistema de frenado; suficiente, simplemente, eso sí, para la utilización turística.

Para un R-12 TS habrá que tomar, y sin duda se tomarán, medidas importantes en este aspecto. No se llegará, al menos eso tenemos entendido, al caso límite del R-12 Gordini, que lleva discos ventilados delante y simples detrás, todo ello con doble circuito y servofreno de vacío.

Dentro de las medidas menos draconianas, la primera podría ser una revisión en las calidades de pastillas y forros de zapatas, unidos a la ligera disminución de altura trasera y a un pequeño

aumento de recargo en la frenada sobre dichos tambores que, en vacío, apenas si trabajan.

Solución también sencilla, aunque a su vez insuficiente para la conducción deportiva, sería instalar un "servo". A nuestro juicio —y creemos saber que en Valladolid ya se ha tenido en cuenta— hay una solución intermedia de interés: adoptar detrás los tambores de freno de la versión "break", que tienen mucho mayor diámetro de pista con idéntica anchura de la misma. Uniendo esto al casi seguro rebaje de suspensión trasera, se conseguiría una frenada mucho más equilibrada que en la actualidad, y si se montan unas guarniciones de tipo duro y la ayuda de un "servo", el coche puede quedar verdaderamente irreprochable en este delicado terreno.

¿Será así el futuro R-12 TS? Muy aproximadamente, así debe ser. En cuanto al precio, debe oscilar muy estrechamente en las proximidades de las 140.000 pesetas, franco fábrica. Un coche familiar, pero francamente apetitoso para el conductor que desea algo distinto; un coche con el que "el placer de conducir" sería la auténtica plasmación de un buen "slogan" publicitario.

(Motor Press)

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

NUEVO MOTOR EN PROYECTO

Las Sociedades francesas Peugeot, Renault y Volvo de Suecia han firmado un acuerdo para el diseño, desarrollo y producción conjuntos de ciertos tipos de motores para automóviles, en los cuales se exigirá un estricto control de los gases de escape. Este acuerdo está basado en un principio de igualdad sin reservas entre las Compañías, el mantenimiento de la independencia de las mismas y la libre competencia.

El acuerdo contiene asimismo ciertas condiciones de suspensión, como el hecho de que tendrá que ser presentado a las Autoridades de los respectivos países para su aprobación.

La fabricación de los motores desarro-

llados de esta forma conjunta estará a cargo de una nueva compañía en la cual las inversiones estarán divididas a partes iguales entre Renault, Peugeot y Volvo. La producción se llevará a cabo en DOUVRIN (PAS DE CALAIS) en estrecha colaboración con FRANÇAISE DE MECANIQUE, una compañía subsidiaria de Peugeot, Renault.

La capacidad de producción al final de los años 70 será de unos 350.000 motores al año.

El nuevo proyecto no afectará el nivel de empleo de la fábrica de motores Volvo en SKOEVE donde, por el contrario, será necesario continuar incrementando la capacidad de producción. De momento no es posible facilitar ninguna información técnica sobre el nuevo motor. La labor conjunta de desarrollo del producto dará comienzo inmediatamente.



"PERLES"
UN COUVERT DE LA GAMME
Christofle
ORFÈVRE

Concesionario:

BÉGUÉ

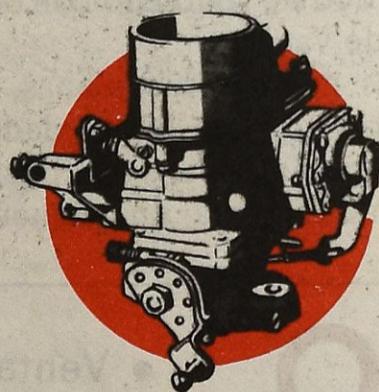
BIARRITZ

10, Avenue Victor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Descuento especial para la exportación

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

NUEVO SERVICIO TELEFONICO DIRECTO PARA EL AUTOMOVILISTA

En la fotografía vemos a Mr. Christopher Chataway, ministro británico de Correos y Telecomunicaciones, que inaugura el servicio "Readycall", enlace directo para el automovilista, lanzado al mercado por una empresa británica, con objeto de proporcionar, mediante el accionamiento de un pulsador, un eficaz medio de comunicación confidencial por radio con los servicios de secretaría. El aparato comprende también un indicador especial, destinado a señalar la posible recepción de mensajes cuando el conductor se encuentre ausente del vehículo. La nueva instalación, que funciona en la banda de ultrafrecuencias (450-470 MHz), a diferencia de la banda de frecuencia muy elevada generalmente utilizada, comprende un sistema de recepción miniaturizado, que responde exclusivamente a llamadas destinadas al conductor, garantizando una comunicación confidencial y eliminando las distracciones causadas por llamadas efectuadas por otras personas en canales abiertos. Un dispositivo automático de contestación informa a la secretaria, entrenada a cargo del servicio "Readycall", si el conductor se encuentra ausente del vehículo, encendiéndose en el aparato instalado en el coche un indicador luminoso, para señalar la necesidad de responder a una



llamada. El equipo consume tan poca energía de la batería del automóvil que se puede dejar funcionando continuamente, para captar cualquier mensaje transmitido. Este nuevo servicio alquilado, inaugurado inicialmente en la zona de Londres, se introducirá en Manchester y Leeds. Se viene estudiando la posibilidad de introducir el servicio a escala nacional, y se otorgarán licencias a concesionarios, autorizando su explotación tanto en el Reino Unido como en el extranjero.

MUEBLES DE EMPRESA



CASA NERECAN

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

Pleamar

LA NUEVA CAFETERIA-MARISQUERIA recientemente inaugurada en **REYES CATOLICOS, 12 - San Sebastián**



Una vista de la Cafetería con su sección de pastelería-repostería

UNA INSTALACION
AMPLIA,
FUNCIONAL
Y MODERNA
DONDE VD. SE
ENCONTRARA
A GUSTO

UN
ESTABLECIMIENTO
QUE QUIERE SER
DIFERENTE



Detalle de la marisquería, situada en los bajos

MARISCOS

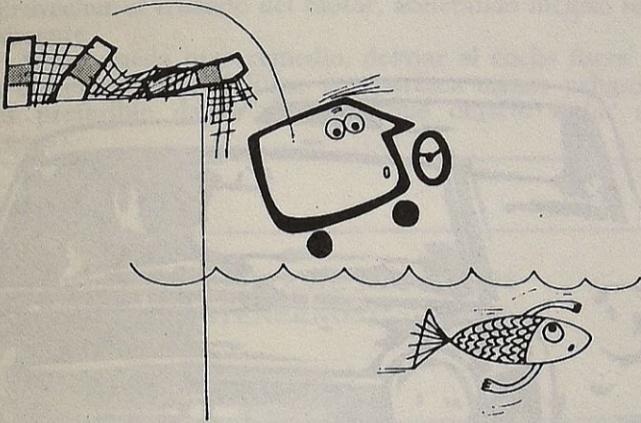
EN CANTIDAD Y CALIDAD

DECISIONES PREPARADAS ANTE UNA

EMERGENCIA

La Jefatura Central de Tráfico tiene editado el "Manual del Conductor", donde, de forma sumamente amena e ilustrativa, se da a conocer una serie de normas y consejos sobre la actuación de los conductores. Una parte muy importante de dicho Manual lo ocupan las llamadas DECISIONES PREPARADAS ANTE UNA EMERGENCIA. Por el interés de las mismas, y por lo que en estos días de intenso tráfico puede ayudar a nuestros lectores, reproducimos los textos en cuestión.

¿... SI EL AUTOMOVIL CAE AL AGUA?



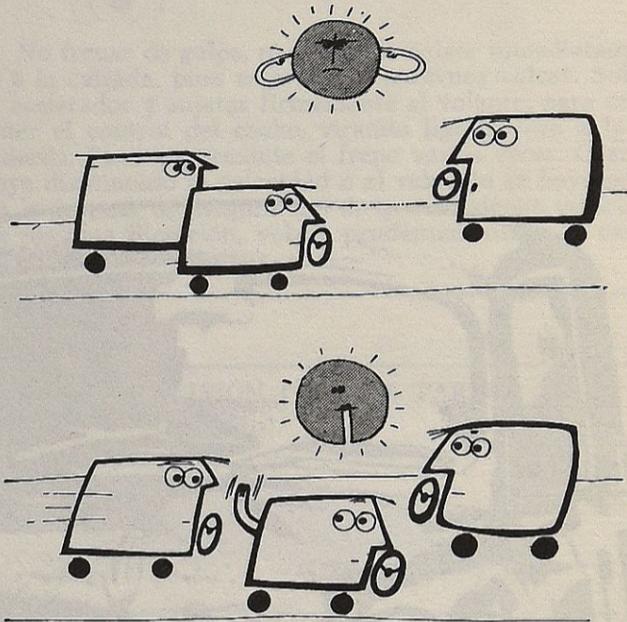
Mientras el coche aún flota, tratar de salir por una puerta o ventana.

El mejor sitio, si el coche se hunde por el morro, es la ventanilla trasera, rompiéndola con un objeto duro o de un puñetazo (suele ser de cristal templado).

Si no conseguimos salir mientras el coche flota, pensar que no se podrán abrir las puertas hasta que éste se haya llenado de agua, nivelándose la presión del interior y el exterior. No olvidar entonces que en la parte más elevada se forma una bolsa de aire, donde se puede respirar durante algún tiempo (poco, pero suficiente si no se pierde la serenidad).

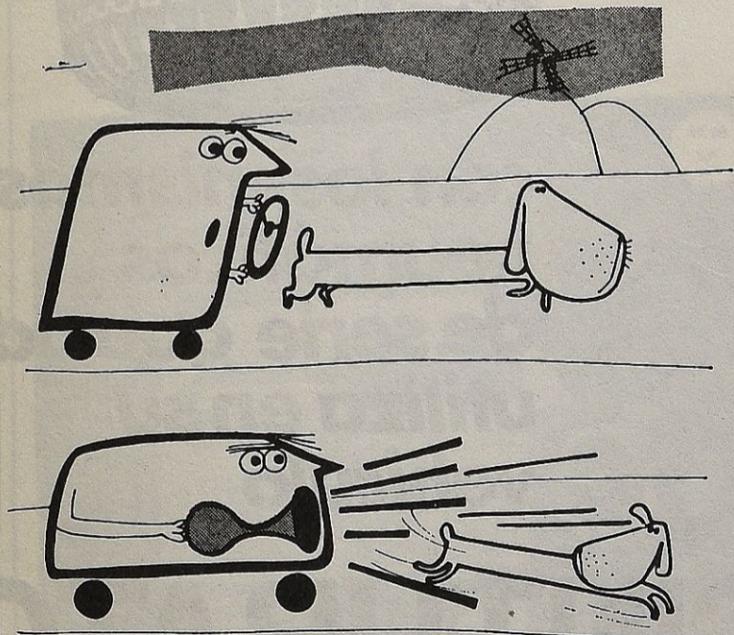
En cuanto se puedan abrir las puertas, hacer una inspiración profunda, aprovechando el aire de la bolsa, y salir lo más rápidamente posible.

¿... SI, MIENTRAS UN COCHE INTENTA ADELANTARNOS, OTRO AUTOMOVIL VIENE EN SENTIDO CONTRARIO?



Hacer señales con el brazo o con el intermitente para que no continúe la maniobra. Si no obedece, podemos hacer dos cosas: disminuir la velocidad o aumentarla. Si estamos seguros de que el conductor que viene por detrás va a pasarnos, disminuir resueltamente la velocidad y apartarnos al margen derecho de la carretera, pues el automovilista que nos adelante tendrán tendencia a ponerse precipitadamente delante de nosotros con inminente peligro de choque de los tres vehículos. Si no ha terminado de adelantarnos y el coche de enfrente se acerca con rapidez, entonces lo más aconsejable es pisar el acelerador para dejarle espacio detrás de nuestro vehículo.

¿... SI UN ANIMAL SE CRUZA EN LA CARRETERA?

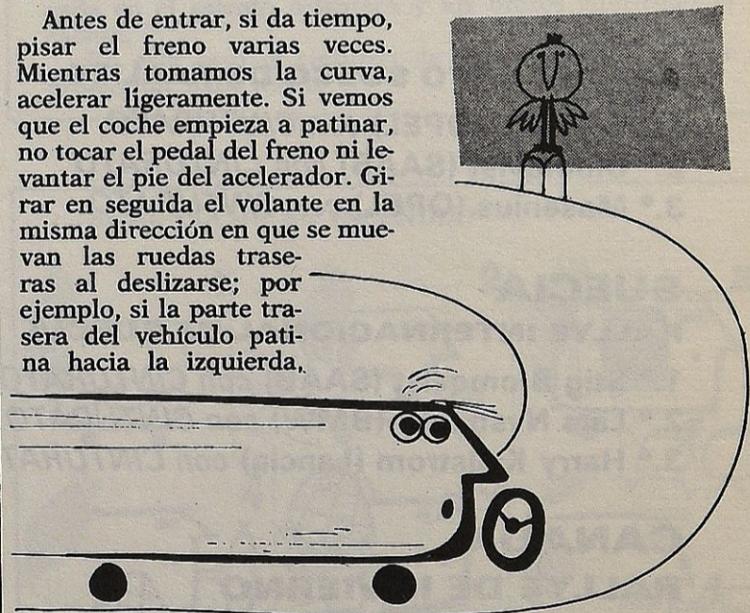


Tratar de evitar el atropello, si es posible hacerlo, sin frenar bruscamente ni hacer un viraje peligroso. Si no, sujetar firmemente el volante y continuar en dirección recta.

Es conveniente —siempre que se vea el animal con la debida antelación— avisar nuestra presencia con toques de claxon, al tiempo que se reduce la velocidad. De noche, hacer el cruce de luces, pues algunos animales, al ser deslumbrados, no se mueven de donde están.

¿... SI SE HA ENTRADO A DEMASIADA VELOCIDAD EN UNA CURVA?

Antes de entrar, si da tiempo, pisar el freno varias veces. Mientras tomamos la curva, acelerar ligeramente. Si vemos que el coche empieza a patinar, no tocar el pedal del freno ni levantar el pie del acelerador. Girar en seguida el volante en la misma dirección en que se muevan las ruedas traseras al deslizarse; por ejemplo, si la parte trasera del vehículo patina hacia la izquierda,

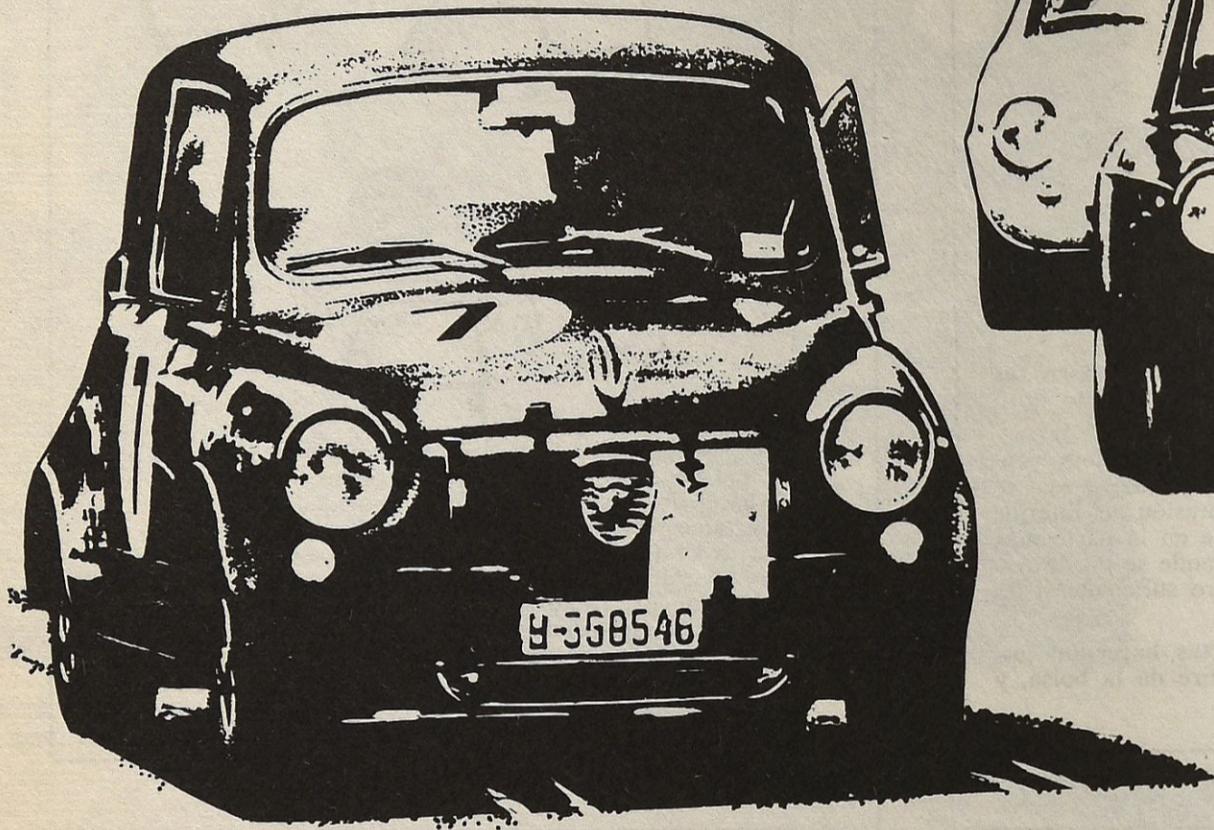


girar hacia ese lado. Tan pronto como el coche empiece a enderezarse, girar el volante en dirección opuesta para evitar un nuevo patinazo en sentido contrario.

Aflojar ligeramente el acelerador, pero no retirar el pie bruscamente. Cuando se haya corregido el patinazo y asegurado la tracción, frenar suavemente. Si entonces patinaran las cuatro ruedas, soltar el freno para permitir que rueden, y aplicar luego el freno con presión gradual para evitar el bloqueo. De noche, disminuir siempre la velocidad, circulando a una media que permita frenar siempre dentro del espacio visible. Esto es particularmente importante en las curvas, ya que los faros alumbran en línea recta.

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

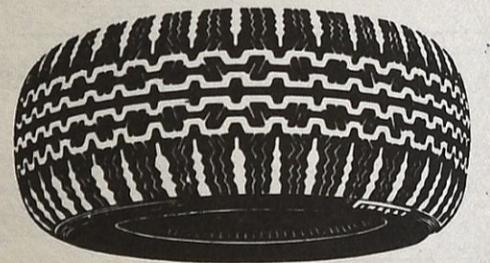
- 1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

ESPAÑA

I CRITERIUM GUILLERIES

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

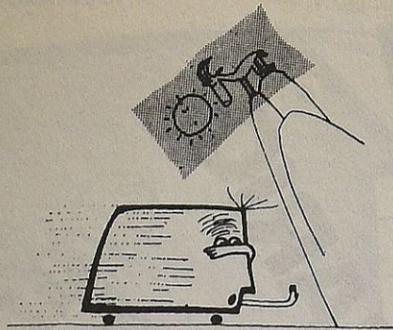
- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*



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

CINTURATO
PIRELLI

¿QUE DEBEMOS HACER SI LOS FRENOS FALLAN?

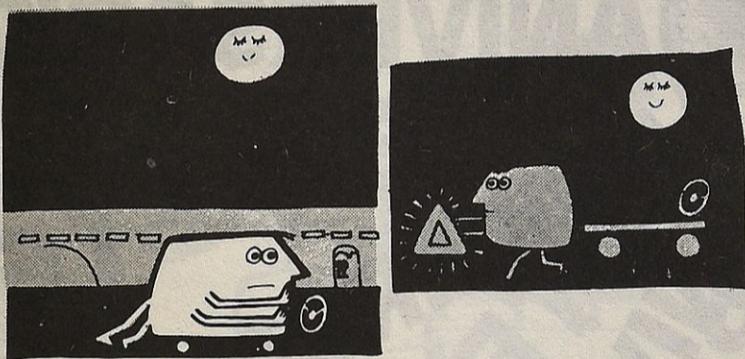


Accionar el pedal del freno rápida y frecuentemente. Con el freno de mano, actuar de forma rápida y progresiva, pero sin violencia.

Cambiar, en seguida, a una velocidad menor, para aprovechar el frenado del motor, acelerando incluso brutalemente.

Si no queda otro remedio, desviar el coche fuera de la carretera hacia el lugar que parezca menos peligroso (es preferible dañar el coche que dejarlo rodar sin frenos).

¿... SI DURANTE LA NOCHE NOS VEMOS OBLIGADOS A DETENERNOS?

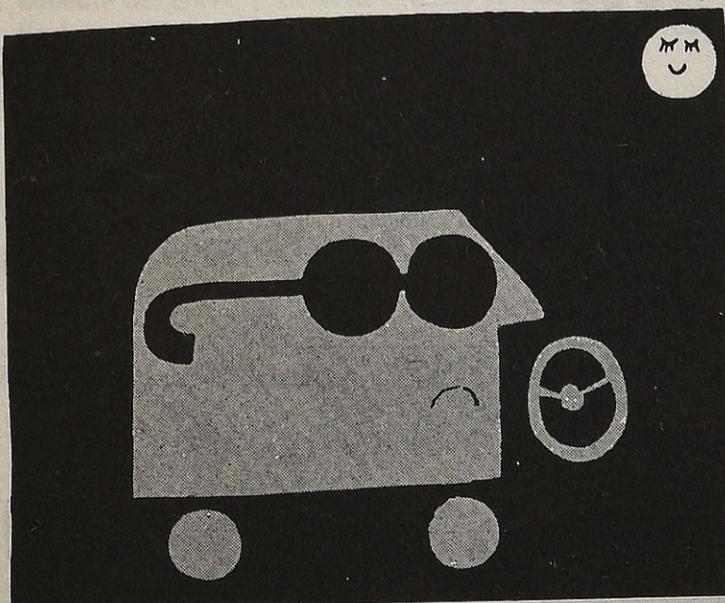


Procurar tener a mano, debajo del asiento, un triángulo reflectante plegable, pues si se lleva en la maleta del coche se perderán unos segundos preciosos mientras se busca.

Hacer lo posible por apartar el coche al margen de la carretera, para repararlo o para esperar la llegada de auxilio.

De cualquier manera proceder de la siguiente forma: situar el triángulo delante del cuerpo para protegerse mientras se va a colocarlo en el suelo, 30 ó 40 metros detrás del coche.

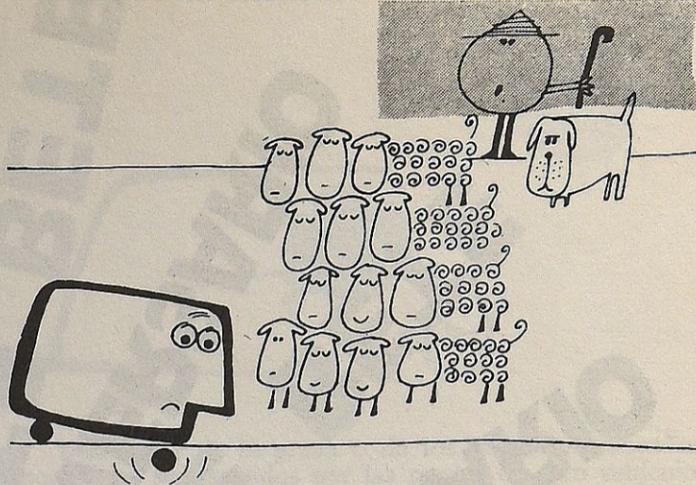
¿... SI DE NOCHE LOS FAROS SE APAGAN REPENTINAMENTE?



Tened serenidad. Detenernos lo antes posible, disminuyendo suavemente la marcha del coche, y, si se distingue la carretera, apartarnos a un lado, preseñalizando inmediatamente el coche, como se ha indicado en el caso anterior.

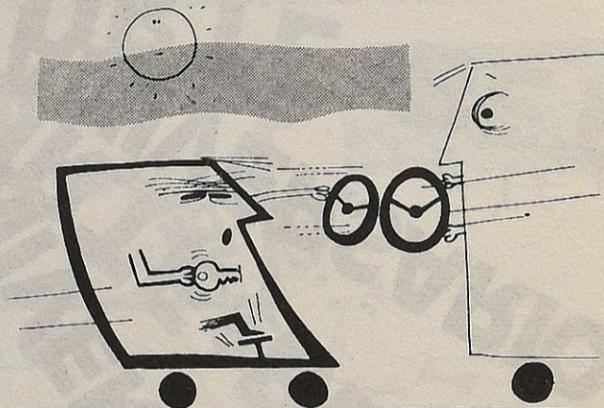
En esta emergencia, un chispazo en el tablero de instrumentos es una señal imperativa de alarma. Si un fusible salta se debe saber dónde está situado y cómo reemplazarlo.

¿... Y SI NOS VEMOS OBLIGADOS A SALIR DE LA CALZADA?



No frenar de golpe, ni tratar de volver inmediatamente a la calzada, pues esto podría hacernos volcar. Soltar el acelerador y sujetar firmemente el volante, para mantener el control del coche, virando ligeramente a la izquierda. Pisar suavemente el freno varias veces. Cuando haya disminuido la velocidad o el vehículo se haya parado, y después de asegurarnos de que no vienen vehículos en ninguna dirección, volver prudentemente a la carretera.

¿... SI UNA COLISION FRONTAL PARECE INEVITABLE?

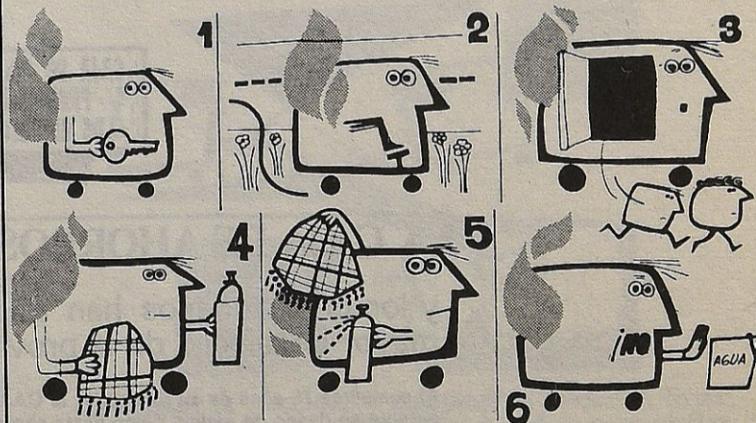


Pisar a fondo el freno y cerrar la llave de contacto para anular la posibilidad de un incendio. Echarnos a un lado para evitar el golpe contra el volante, pero no soltarlo (quizá en el último instante pueda evitarse el choque).

Si hay tiempo suficiente, el pasajero del asiento delantero debe cubrirse la cara con los brazos y apoyarse en el tablero de instrumentos. Los del asiento trasero deberán echarse de lado, en el suelo, con la espalda apoyada en el asiento delantero y los brazos cubriendo la cabeza.

En este caso el cinturón de seguridad es la mejor protección para todos.

¿... SI EL COCHE SE INCENDIA?



Cortar inmediatamente el encendido del motor (si es posible, desconectar la batería).

Apartarnos a un lado de la carretera y hacer salir a todos los ocupantes. Actuar en todo momento con calma.

Levantar el capot y tratar de apagar el incendio (con el extintor, mantas, arena, incluso con un sifón; no echar nunca agua).

Si el fuego se acerca al depósito de gasolina, alejarnos rápidamente; hay peligro de explosión.



LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

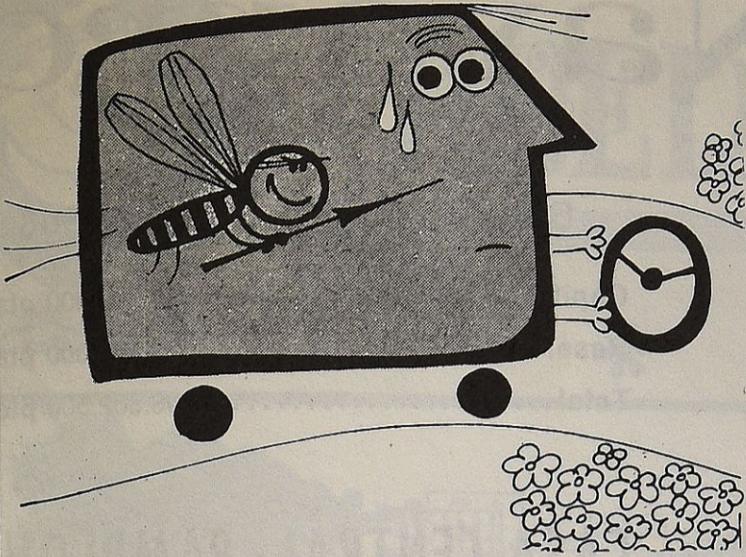
y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

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**



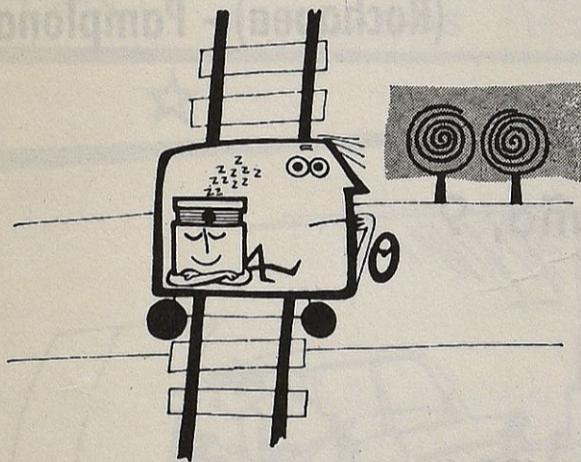
¿... SI UNA AVISPA SE HA METIDO EN EL AUTOMOVIL?



No alterarnos ni perder la calma, pues la excitación puede dar lugar a un accidente. No apartar la vista de la carretera ni soltar las manos del volante. De ningún modo intentar echar al insecto en marcha.

Detener tranquilamente el coche, apartándonos de la carretera, y echarlo con tranquilidad.

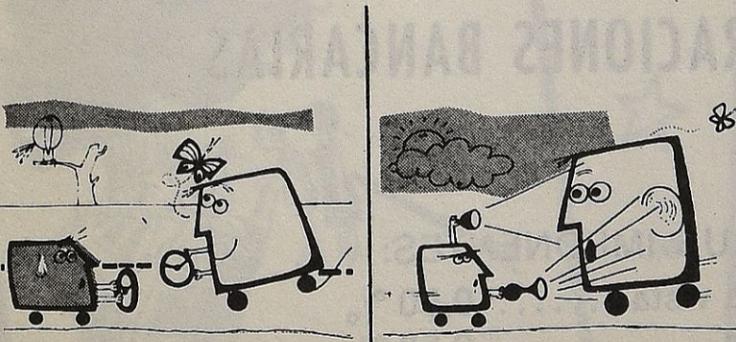
¿... SI SE PARA EL MOTOR DEL COCHE EN UN PASO A NIVEL?



Si están las barreras subidas, colocar en seguida la segunda velocidad, soltar el embrague y hacer funcionar de manera continua el motor de arranque. Aunque consume gran parte de la batería se podrá salir del apuro lentamente. Si no se consigue, bajar del coche y solicitar ayuda para empujarlo fuera de las vías.

Si se hubieran bajado ya las barreras, salir inmediatamente del coche y alejarse. Cuando la vida está en peligro no es el momento de maldecir del automóvil, del fabricante del mismo o de los talleres mecánicos.

¿... SI UN COCHE, EN DIRECCION CONTRARIA, VIENE A NUESTRO ENCUENTRO?



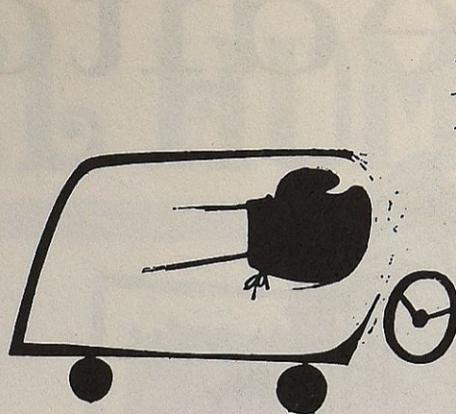
Tocar el claxon y encender los faros para llamar la atención del conductor distraído o dormido.

Si no reacciona, girar rápidamente a la derecha, aunque tengamos que salirnos de la calzada.

Evitar en todo caso, y por todos los medios, chocar de frente.

Cualquier maniobra, por peligrosa que sea, es preferible al choque frontal.

¿... SI EL PARABRISAS DEL COCHE SE ROMPE?

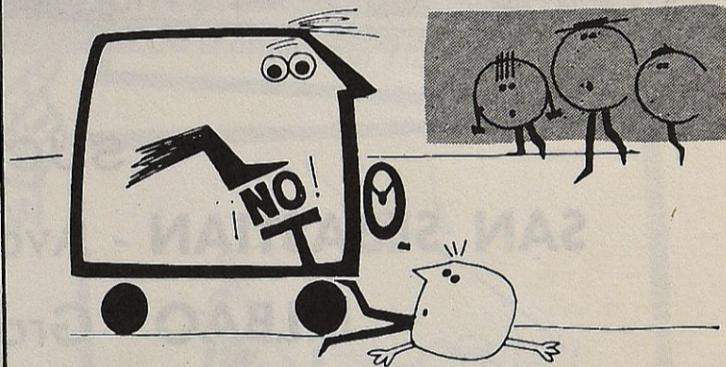


Desconfiar de la grava o de los guijarros pequeños porque, al ser lanzados por las ruedas de otro vehículo, pueden dar contra el parabrisas y cuartearlo, volviéndolo opaco y dejándonos sin visibilidad alguna en décimas de segundo.

Si ocurre este accidente hemos de tratar de no asustarnos al percibir el fuerte ruido de que irá acompañado, similar al que produce un disparo.

Actuar rápidamente, dando, con las debidas precauciones, un fuerte puñetazo al parabrisas para abrir así una ventana que permita ver la carretera.

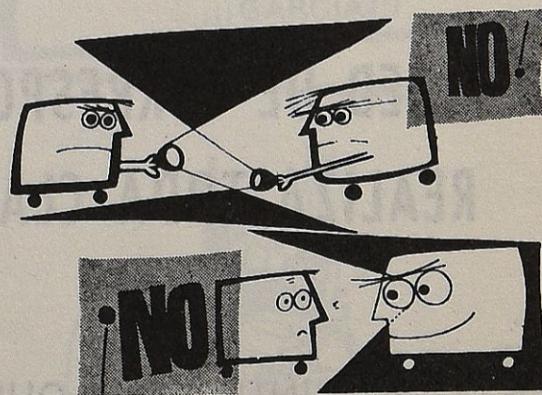
¿... SI UNA PERSONA CAE DELANTE DE LAS RUEDAS DE NUESTRO COCHE?



¡No frenar en seco! En todo caso, pisar el pedal del freno, pero levantar el pie al instante. Si las ruedas frenadas pasaran por encima del cuerpo caído, sería mucho peor que si pasan rodando.

Los conductores expertos saben muy bien que hay dos ocasiones en las que no se debe pisar a fondo el freno: en caso de reventón y cuando el automóvil patina. Podemos añadir otra tercera, aunque parezca terrible: cuando tenemos un peatón bajo las ruedas.

¿... Y SI LOS FAROS DE OTRO COCHE NOS DESLUMBRAN?



Disminuir la velocidad y mantener la dirección firme, arrimándonos lo más posible a la derecha; pero vigilar, para evitar alcanzar a los vehículos y peatones que marchan en el mismo sentido que nosotros, y, si es preciso, detenernos...

No mirar a los faros que nos deslumbran; girar ligeramente la cabeza y mirar hacia el borde derecho de la carretera (algunos conductores guiñan, al mismo tiempo, el ojo izquierdo).

Si diese tiempo, hacer una señal con las luces, pero en ningún caso "combatir".

En cuanto haya pasado el vehículo que nos deslumbró, encender la luz intensiva para salir de la oscuridad.

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 325.862.500 ptas.
Reservas 573.000.000 ptas.
Total 898.862.500 ptas.

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

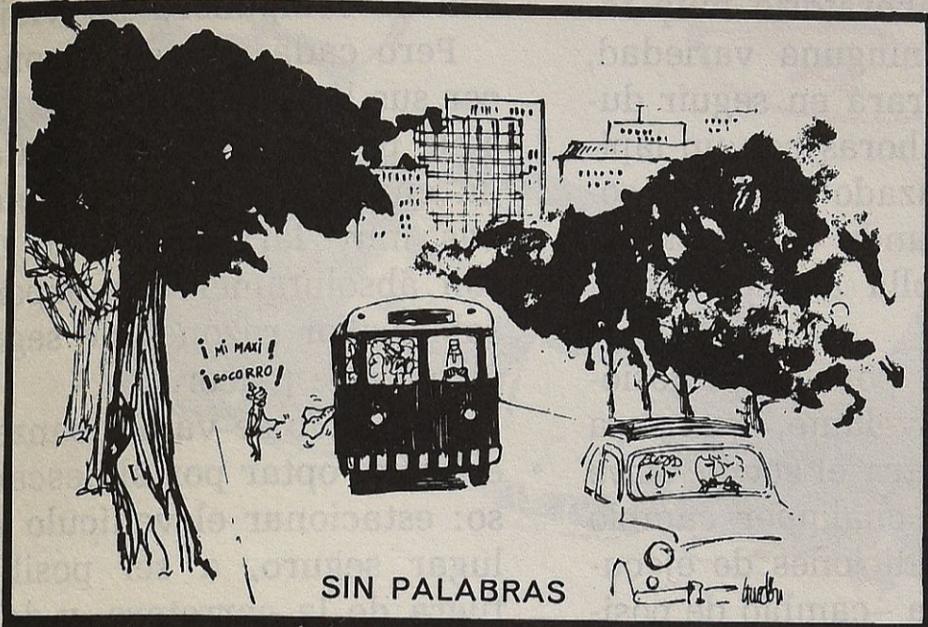
INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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)



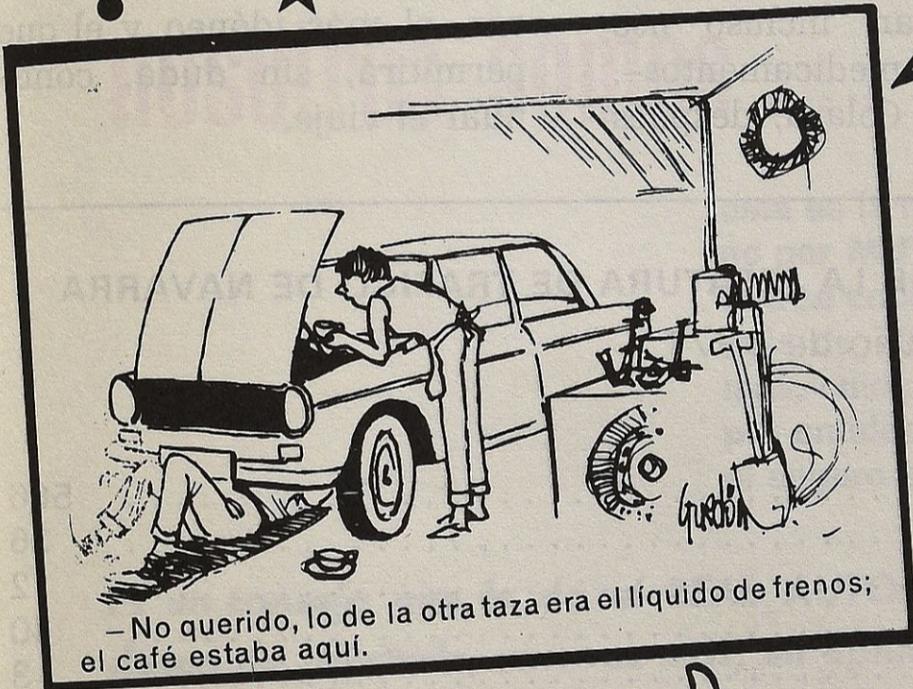
RUEDA EL HUMOR



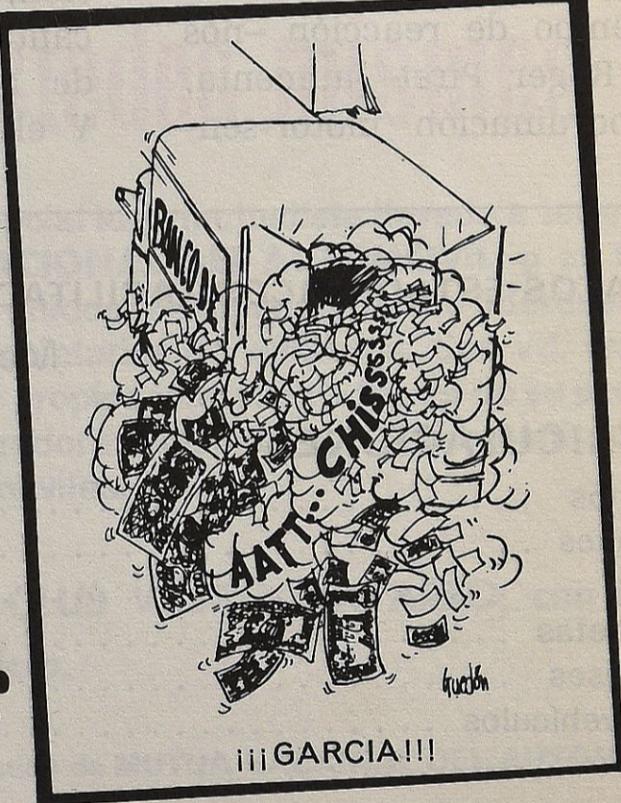
SIN PALABRAS



- ¡Fenómeno! Tú, y tus atajos.



- No querido, lo de la otra taza era el líquido de frenos; el café estaba aquí.



¡¡¡ GARCIA!!!



- Bueno, no es la forma clásica, pero ha logrado aparcar.



- ¡Atención!... ¡Familia!... Preparados Listos...

La Fatiga

Un factor que influye, especialmente en esta época del año, en los accidentes, es la fatiga, el cansancio que predispone invariablemente al sentimiento de monotonía y, por tanto, a la somnolencia, según investigaciones realizadas por los sicotécnicos alemanes Bramsfeld y Jung.

Un conductor cansado, además, resulta muy poco eficiente puesto que no alcanza, en su último recorrido, la velocidad media que se había propuesto y entra, por el contrario, en un estado de evidente peligrosidad. El tiempo de reacción —nos dice Roger Piret— aumenta, la coordinación motor-sen-

sorial se debilita, la capacidad de atención disminuye y, sobre todo durante los trayectos nocturnos, pueden presentarse trastornos visuales.

La conducción por carretera monótona produce efectos análogos a los de un trabajo de laboratorio muy fácil y sin ninguna variedad, que se cifrará en seguir durante dos horas con un lapicero el trazado rectilíneo sobre una banda de papel que se desarrolla a ritmo constante.

Se dice, por los profesionales del volante, que para luchar contra el sueño, sirve de ayuda cualquier cambio en las condiciones de ejecutar la tarea —cambio de posición, temperatura, paisaje, cantar, silbar, incluso uso de algunos medicamentos—. Y el Dr. A. Colard, después

de señalar la influencia en el cansancio, del calor, de las tormentas, de las digestiones difíciles y, sobre todo, del alcohol, recomienda moderación en las comidas, cortas paradas en las calurosas horas de la jornada y conectar el receptor o conversar con el compañero de viaje.

Pero cada uno debe conocer sus límites y hacer lo posible por no alcanzarlos. Cada cual debe evitar las etapas muy largas cuando no son absolutamente indispensables. Por razones de seguridad y de placer.

Y cuando se va a alcanzar el límite optar por el descanso: estacionar el vehículo en lugar seguro, a ser posible fuera de la carretera, y dormir. Es el remedio más eficaz, el más idóneo y el que permitirá, sin duda, continuar el viaje.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Julio de 1971

MATRICULACIONES

Turismos	566
Camiones	36
Motos	12
Furgonetas	40
Autobuses	3
Otros vehículos	13

ULTIMA MATRICULA: 80.448

PERMISOS DE CONDUCIR Varones: 276 Hembras: 49

LICENCIAS DE CONDUCIR Varones: 90 Hembras: 14

N.º Accidentes	108
N.º Muertos	10
N.º Heridos	145
N.º Heridos leves	70
N.º Heridos graves	75
Daños Materiales	26
Vehículos Implicados	178
Sanciones	2.935



nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

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

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

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

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



Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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