



El Automovil Club Vasco Navarro



Club
VASCO
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 39

ABRIL 1971



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

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

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

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

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

Seguros

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

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

Carnet de Asistencia Internacional

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

Revisión médica

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

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

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

Adquisición automóviles

A través del Club, con o sin financiación.

Departamento de viajes

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

Escuela de conducción

Escuela de conducir.

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

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



LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

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

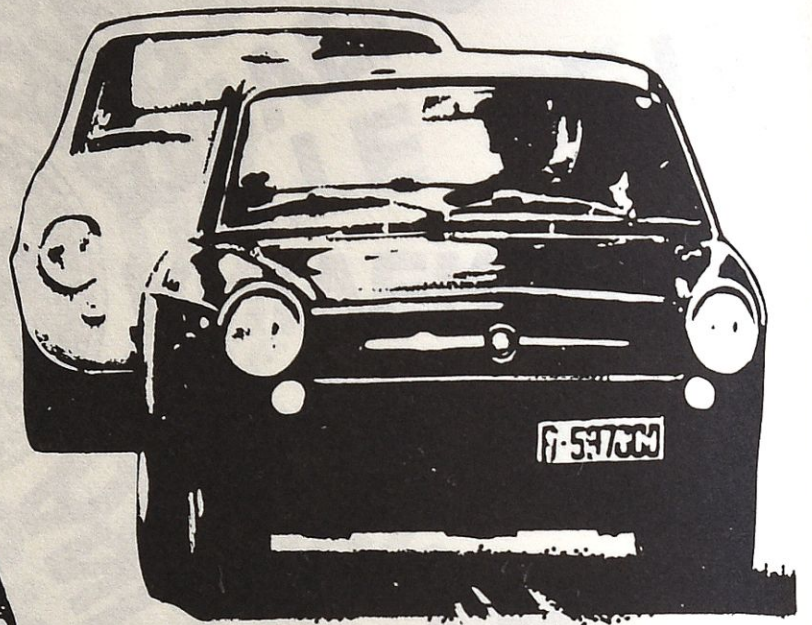
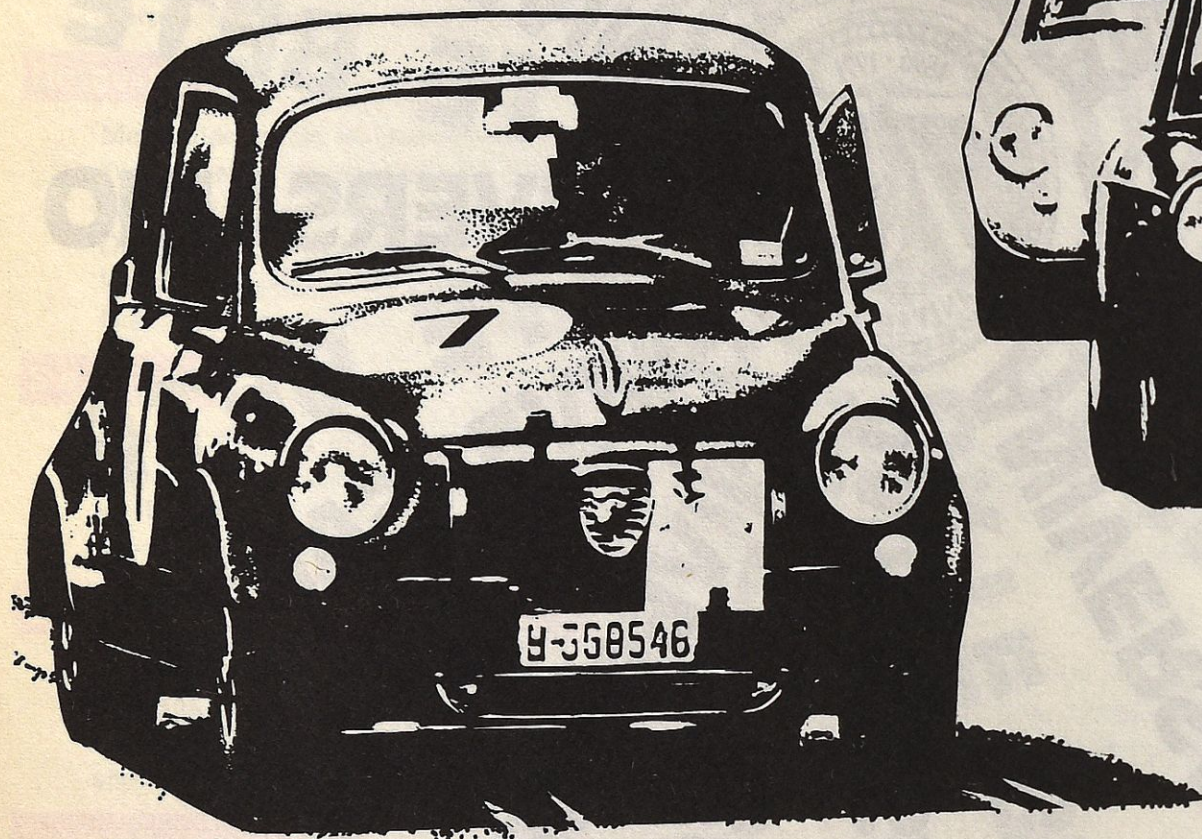
Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**



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

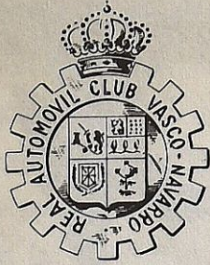
- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*



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

CINTURATO

PIRELLI



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Sugerencia.....	3
Navarra.....	4
Jugar a la contra.....	7
Noticias.....	9
Renault A-310.....	11
Excelente reportaje.....	11
El automovilismo deportivo femenino toma gran interés en nuestra región.....	13
Nuevo Dodge español.....	15
Dime cómo eres y te diré cómo conduces.....	17
Prueba del nuevo Citroën 2 CV 6.....	19
XII Rally Internacional Vasco-Navarro.....	20
Alfred Neubauer cumple 80 años.....	22
Rolliza y sana... ¡Cuidado con las ruedas flacas!..	25
Gran animación en torno a la fórmula 1430.....	26
"Rodando bajo la lluvia".....	28
Novedades.....	30
Racing Car Show.....	33
IV Subida Automovilista a Arrate.....	34
¡Bomba Mercedes!.....	36
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	37
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	37
Rally-Cross un deporte que apasiona.....	38
Rueda el humor.....	39

En la portada: - ESTAMPA VITORIANA - Calle Zapatería

(Foto cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el

Real Automóvil Club Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

SUGERENCIA

Un lector de nuestra revista nos remite una carta en la que después de rogarnos que no publiquemos su nombre, hace la siguiente sugerencia:

"Me figuro que habrá subido numerosas veces al puerto de Descarga y habrá comprobado lo antipática y peligrosa que resulta esa cuesta, principalmente del lado de Zumárraga.

La idea es la siguiente: ahora que ha desaparecido el ferrocarril de Zumárraga a Mecolalde, podría aprovecharse el trazado de éste, que pasa por las proximidades de la primera de las cuatro curvas muy cerradas del puerto para evitar desviar la carretera y ampliando el túnel existente, hacer que dicha carretera salga directamente a Anzuola, evitándose así la subida al puerto.

Ya sé que la obra es costosa, pero estoy seguro que si fuera preciso los automovilistas pagarían gustosamente un peaje para evitar la subida".

Todo lo que vaya encaminado a hallar soluciones a los problemas que tenemos planteados en esta región tan abrupta, merece nuestra mejor acogida.

Efectivamente el puerto de Descarga es temido por todos, principalmente los conductores de camiones y autobuses algunos de los cuales deben hacer maniobra para tomar las curvas. Estas dificultades se agudizan en invierno cuando la nieve hace su aparición.

Por no ser técnicos en la materia no entramos en el detalle de discutir las posibilidades concretas que ofrece el trazado del desaparecido ferrocarril, pero la sugerencia que con tanto entusiasmo se nos hace bien merece la pena que sea considerada por quienes podrán juzgar con acierto tanto desde el punto de vista técnico como del económico.

De ser factible el proyecto la desaparición de Descarga supondría un alivio para quienes circundan la zona. En realidad Descarga es como una gran muralla que aísla en cierto modo a lugares tan populosos como Vergara, Mondragón, etc.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 415990

San Sebastián

NAVARRA

- * PAMPLONA ESTUVO PENDIENTE DEL RALLY VASCO-NAVARRO
- * REPERCUSIONES DEL AUMENTO DE LA GASOLINA EN NAVARRA
- * 1972 PUEDE SER AÑO DECISIVO PARA LA AUTOPISTA NAVARRA

Exito de organización de la Delegación Navarra del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

Aunque en otras páginas de ese número se recogen impresiones del éxito que supuso el Rally Automovilístico Vasco-Navarro, creemos que es interesante dejar constancia, en esta sección dedicada preferentemente a Navarra, que Pamplona vivió intensamente las horas que precedieron a la competición.

Los jardines de la Plaza de Toros fueron "boxe" adecuado y punto de concentración de aficionados que durante buena parte de la mañana y durante toda la tarde admiraron a los magníficos vehículos que a partir de las ocho de la tarde empezaron a rodar por las carreteras provinciales, así como de los pilotos, muchos de ellos conocidos, que se cansaron de firmar autógrafos y de explicar las características técnicas de sus vehículos.

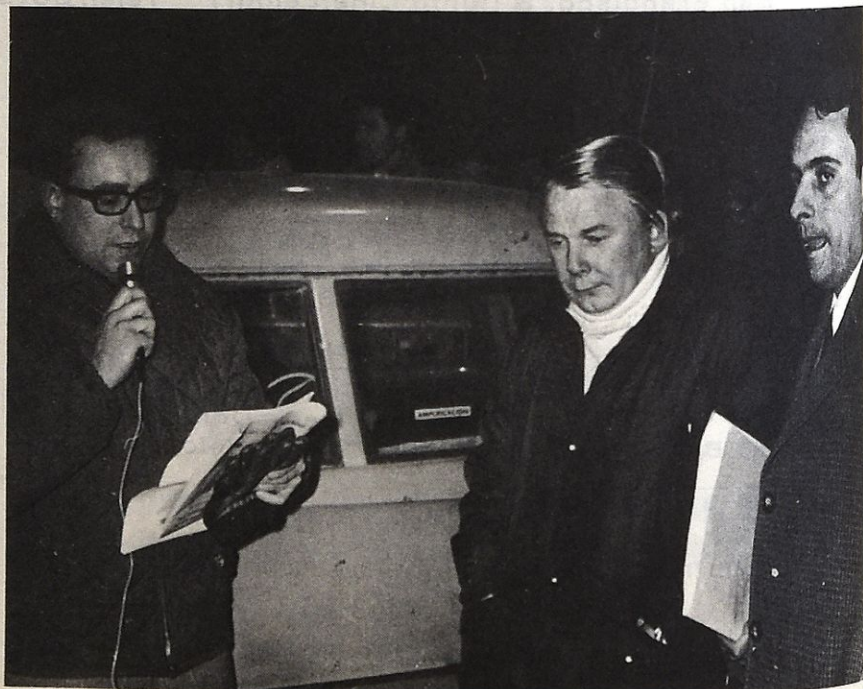
Sin lugar a dudas, manifestaciones deportivas de este tipo despiertan afición y no son pocos los jóvenes pamploneses que esperan con ilusión la convocatoria de algún Rally, como el de promesas celebrado hace unas cuantas semanas, para poner de manifiesto sus habilidades y su preparación en esta disciplina deportiva. En las fotografías que adjuntamos, puede verse al vencedor del Rally, el francés afincado en España, Bernard

Tramon, respondiendo a unas preguntas de los periodistas pamploneses.

REPERCUSIONES DEL AUMENTO DE LA GASOLINA EN NAVARRA

Los comentarios de estos últimos días, lógicamente en lo que se refiere al sector del automóvil, tenían que girar en torno al aumento experimentado por el precio de la gasolina.

Por ello creímos de interés conocer la opinión de las gentes que mayor conocimiento de causa tenían, en nuestra ciudad, relacionadas con el tema. Nuestra primera pregunta se la efectuamos a un empleado de un poste de carburante, el cual afirmó que el aumento no había tenido una repercusión decisiva en cuanto a la cantidad de litros de gasolina servidos, pero sí en lo que se refiere a la calidad. Pese a que el consumo sigue teniendo en Pamplona índices muy altos, fruto del amplio parque de vehículos, sí que se nota una mayor tendencia a consumir carburante de menor octanaje con el consabido detrimento para la gasolina que popularmente se conoce con el nombre de "super". Por ejemplo, algunos taxistas que hasta ahora venían utilizando esta gasolina porque la barata les "picaba" el motor, están probando una mezcla de los dos tipos, aunque al parecer la solución no es totalmente satisfactoria.



La segunda persona que entrevistamos fue, precisamente, un taxista, quien en el fondo se había alegrado de la subida, ya que creía que ello sería una razón decisiva para lograr el aumento de tarifa que desde hace tiempo tienen solicitado al Ayuntamiento pamplonés. Los taxistas de la capital navarra desean que la bajada de bandera se aumente en tres pesetas, y en dos el kilómetro recorrido, así como unas cuarenta la parada de una hora.

Como muy bien dice el refrán, nunca llueve a gusto de todos.

1972 PUEDE SER AÑO DECISIVO PARA LA AUTOPISTA DE NAVARRA

EL PRIMER TRAMO OLITE-IRURZUN, DE 65 KILOMETROS, COSTARA UN PROMEDIO DE 50 MILLONES POR KILOMETRO

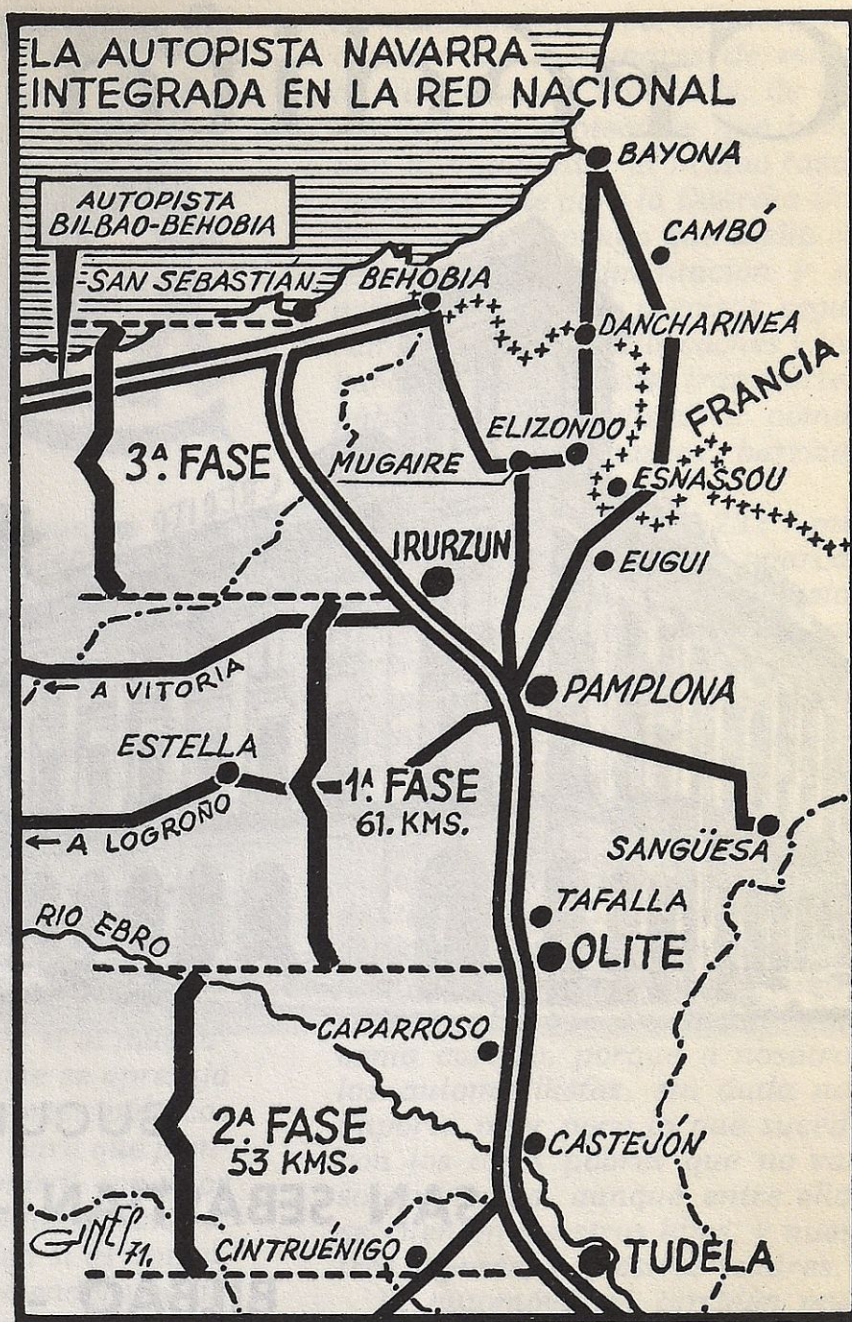
En el solemne acto de constitución del Consejo Foral Administrativo de Navarra, el vicepresidente de la Diputación Foral, don Amadeo Marco, anunció entre los planes inmediatos de la corporación provincial el estudio y acometida de construcción de la Autopista de Navarra que forma parte de la futura autopista Ebro-Pamplona-Cantabria y cuyo tramo en nuestra provincia fue declarado recientemente con carácter preferente por el Ministro de Obras Públicas.

Está previsto que la autopista se construya en tres fases; la primera de ellas es el tramo Olite-Irurzun de unos 61 kilómetros, para acometer más tarde el sector Tudela-Olite y finalmente el de Irurzun a enlazar con la autopista del Norte, sin que se haya señalado por el momento en qué lugar estará enclavado este enlace, ya que se barajan dos o tres puntos dentro ya de la provincia guipuzcoana.

El coste medio de la autopista se cifra en unos cincuenta millones de pesetas por kilómetro y se calcula que el cupo mínimo de tráfico diario será del orden de unos seis mil vehículos. La autopista de Navarra contará con una calzada doble en cada sentido, la cual permitirá aumentar su fluidez hasta los cuarenta mil vehículos por día.

Lo que falta también concretar es la cuota que deberán abonar por peaje los automóviles, ya que ello depende del año en que entre en funcionamiento, pues debe calcularse que anualmente aumenta en un quince por ciento el tráfico.

La construcción de la autopista navarra supone la via-



bilidad de enlace de la red nacional proveniente del Mediterráneo con la autopista Bilbao-Behovia.

Desde Pamplona informa:
JAVIER GIRONELLA.

CONDUCTOR

Circulando por la derecha, contribuye a un tráfico más seguro

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital	286.981.250 ptas.
Reservas	554.000.000 »
Total	840.981.250 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA

Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1

**Avda. M. Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona**

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

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

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

JUGAR A LA CONTRA

Leo en un diario, que a su vez lo recoge de una revista, que al Ayuntamiento barcelonés cada coche que circula por la ciudad le cuesta 45.110 pesetas, mientras un viadante sólo exige unos gastos de 9.085 ptas. Se aclara que estas cifras se refieren al período comprendido desde 1969 a 1975, y, por supuesto, que no son cálculos oficiales. En efecto, no pueden serlo porque jamás —por triunfalista que se sea— serían presentados por organismo responsable alguno con tanta parcialidad. De ese supuesto de las 45 y las 9 mil se parte para hacer ciertas consideraciones sobre la "sociedad de consumo" y para jugar a la contra, que es cosa muy de moda.

Con tonante indignación se habla de cuánto mejor sería que tales y tan fabulosos presupuestos se dedicasen a escuelas, y a guarderías, y a obras de asistencia social, y uno, así en principio, se muestra acorde. Lo primero es lo primero. Las viviendas, las escuelas, los ambulatorios sanitarios deberían tener absoluta primacía sobre todo lo suntuario: desde el automóvil a tantas otras cosas, desde los grandes y lujosos edificios de la Administración del Estado y del municipio hasta la alegrías en la vestimenta particular. Deberíamos vivir envueltos en cilicios y hopalandas de arpillera, alimentándonos parca y austeramente —que es muy sano— y abandonando cualquier conquista fruto del trabajo de la sociedad contemporánea. Deberíamos llevar una existencia dedicada al estudio y a la meditación, sin canciones, sin espectáculos y sin frivolidades. Deberíamos dejarnos largo el pelo y despreciar la higiene, aunque esto último se está consiguiendo ya. No desesperemos de alcanzar lo demás.

Ironías aparte —que todo el mundo suele verlas donde yo no las vierto—, estimo que es altamente recomendable una vida ascética, de desprendimiento y de entrega

a los demás. Creo que es muy cierto que nuestra sociedad adolece de graves defectos a los que hay que poner remedio con carácter urgente, pero de eso a echar la culpa al automóvil media un abismo. Actuar de tal forma es como revolverse infantilmente contra lo más próximo, con obcecación y sin ecuanimidad, faltas estas que no deberían darse en quienes desean mejorar nuestra sociedad —porque se trata de mejorar, humana, intelectual, espiritualmente, ¿verdad?—. Y me pregunto si a la señora, si al muchacho, si al anciano que se apretuja en nuestros transportes públicos hay que ganárselos para que piensen contra el automóvil con unos cálculos evidentemente parciales; me pregunto también si es limpio, si es inteligente, pretender una diferencia de clases entre viandantes —procuro no escribir nunca peatón— y automovilistas exacerbando unas relaciones que deberían ser las de la mejor convivencia entre los usuarios, de uno u otro modo, de las vías de la urbe, ya sean ciudadanos, ya visitantes. Y me pregunto por último, para no hacer demasiado largo este trabajo, si quienes actúan en tal forma se han detenido por un momento a pensar que en los transportes públicos también viajan los padres, y las esposas y los hijos de los denostados automovilistas.

El peregrino cálculo de lo que se gasta nuestro municipio en los automovilistas (inversiones realizadas desde 1969 y proyectadas hasta 1975) es éste:

	Millones
Señalización semafórica	120
Ordenación electrónica	276'7
Aparcamientos	5.732'7
Policía de Tráfico	61'6
Pavimentación y asfaltado	3.546
Total millones de pesetas	9.737

Por lo visto la señalización por medio de semáforos es sólo para

el automovilista barcelonés; no cuentan los centenares de miles de vehículos de visitantes, de turistas, ni la protección que brindan al viandante. El mismo razonamiento vale para la Guardia Urbana —pues supongo que a ella se refiere—. La pavimentación y el asfaltado no serían precisos, seguramente, de no existir coches y los barceloneses y sus transportes públicos podrían discurrir cómodamente entre charcos, barrizales, trochas y bancales.

Y en cuanto a esos 5.732'7 millones de pesetas para aparcamientos, no se haga usted ilusiones, amigo lector, pues no son inversión municipal, sino privada. Lo que sucede es que el gasto en cuestión se estima como cosa propia, aunque las empresas financieras sean incluso de otros puntos de España.

Los gastos destinados al viandante son 8.255 millones, 1.260 dedicados a transportes de superficie y 6.995 a transportes subterráneos. Lo que anoto aquí sólo como curioso, porque a nosotros los automovilistas, sin duda nos importa muy poco lo que sucede con los otros pobres que no van sobre ruedas, aunque entre ellos se cuenten nuestros hijos, y nuestras esposas, y nuestras madres.

El automóvil es también muy peligroso, pues envenena la atmósfera y causa más muertes que muchas guerras y es, en suma, un abominable instrumento de tortura para los nervios y la tensión arterial. Con ese afán detractor digno de más importantes empeños se olvida que la contaminación —que se hace muy bien en combatir y prever— en nuestro país se ha calculado en unas mil toneladas de sustancias más o menos tóxicas que caen sobre todo el territorio nacional; exactamente la misma cantidad que sufre una sola ciudad norteamericana: Los Angeles. Y que el automóvil en sí no es peligroso, sino su forma de utilización. ¿Quién, de cuando acá, se ha detenido a considerar los importantes riesgos que comporta el plátano? Pues el plátano, y que me perdonen en Canarias, es fruta que entraña serios peligros. Veamos. Si come usted un plátano y tira la piel al suelo se puede romper la crisma cualquier transeúnte: si deja usted secar la piel y la raspa luego, se obtiene un alucinógeno de nocivos efectos.

—Pero nada de eso debe hacerse con los plátanos.

—Tiene usted razón; ni con los automóviles.

C. M.

CRUCERO DE VACACIONES VERANO 1971

SALIDAS DE BILBAO

"MONTE UMBE"

Del 31 Julio al 20 Agosto

POLONIA Y RUSIA

Desde 22.000 Ptas.

Del 20 Agosto al 4 Septiembre

DINAMARCA E INGLATERRA

Desde 16.500 Ptas.

"CABO SAN VICENTE"

Del 9 al 31 Julio

CABO NORTE

Desde 22.500 Ptas.

Del 1 al 21 Agosto

CAPITALES NORDICAS

Desde 25.600 Ptas.

Del 21 Agosto al 8 Septiembre

MAR BALTICO

Desde 20.500 Ptas.

SALIDAS DE BARCELONA

"CABO SAN ROQUE"

Del 14 al 30 Julio

RUSIA Y MAR NEGRO

Desde 18.900 Ptas.

Del 30 Julio al 11 Agosto

MEDITERRANEO ORIENTAL

Desde 15.700 Ptas.

Del 11 al 23 Agosto

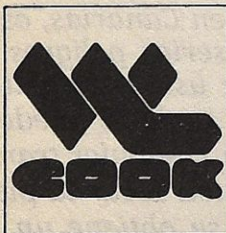
ISLAS DEL ATLANTICO

Desde 15.700 Ptas.

Del 23 Agosto al 8 Septiembre

MAR NEGRO

Desde 17.900 Ptas.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

* noticias *

BUDAPEST. El Gobierno húngaro ha decidido importar y no fabricar automóviles. Al hacer estas declaraciones, el ministro de industria húngaro dijo que sería necesario fabricar un mínimo de 200.000 unidades anuales para que la producción fuese rentable, número imposible de ser absorbido por el consumo interior y por las exportaciones.

La industria húngara del motor se especializará en la fabricación de autobuses, que en 1973 serán fabricados en número de 8.000.

Tras los cálculos basados en los posibles beneficios, el Gobierno húngaro ha rechazado una oferta hecha por la firma japonesa Honda para instalar una planta conjunta de automóviles.

Por otro lado, Hungría ha concluido acuerdos de cooperación con firmas automovilísticas de la Unión Soviética, Yugoslavia y Europa occidental, tales como Renault, Fiat y N.S.U., para la entrega de componentes a cambio de coches.

El número de coches que circulan por las carreteras de Hungría ha pasado de 4.000 en 1957 a 200.000 a mediados de 1970; sin embargo, existen unas 75.000 personas en las listas de espera, que ya han pagado parte o todo el precio de los coches. Se calcula que serán 43.000 los vehículos importados este año, lo que significa el doble de la cantidad del año anterior.

MADRID. 4.272.495 personas poseían el carnet de conducir, según datos proporcionados por la Jefatura Central de Tráfico, basándose en el censo de 31 de diciembre del año pasado. De esta cifra total, 3.838.677 correspondían a varones, y el resto, 423.818, a mujeres. El mayor tanto por ciento de conductores está comprendido en edades que oscilan de los 25 a los 44 años, siendo sólo un 0,08 por ciento los que superan la edad de los 65 años.

LONDRES. Los taxis londinenses van a circular con gas. El ministerio de Transportes Públicos ha autorizado la adopción de un motor alimentado por butano para los taxis de la capital. Esta medida forma parte del plan de lucha contra la polución, ya que este motor será más limpio, más silencioso y por supuesto más económico que los de gasolina o gas-oil.

Actualmente 27 taxis de la compañía "Cook and Sons" utilizan ya este sistema, y cien más estarán pronto terminados. El precio para convertir un motor de gasolina en gas es aproximadamente de 25.000 pesetas.

PARIS. En un tramo de 600 metros de la carretera de Plagne, en la Saboya Francesa, a 1.970 metros de altura, se ha experimentado un sistema de calentamiento de la carretera artificialmente, consistente en un complejo tendido de resistencias eléctricas en conexión con un termostato.

Los técnicos estiman que con el recalentamiento de la carretera se evitará la formación de hielo, y por tanto, se eliminará uno de los factores más importantes en las causas de los accidentes, ya que el tramo experimental tiene una inclinación muy pronunciada de hasta un 14 por ciento de desnivel. Si el experimento tiene éxito es probable que esta instalación de recalentamiento de carreteras sirva de modelo en otros puntos de la geografía francesa.

MADRID. El Boletín Oficial del Estado ha publicado una orden del Ministerio de Industria sobre homologación de luces de posición, luces rojas posteriores y luces de pare para vehículos automóviles, por la que los fabricantes nacionales de estos productos deberán solicitar la homologación de cada uno de los tipos que fabriquen, a la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, que concederá o no la homologación según proceda.

FORMULA 1430 CAMPEONATO DE ESPAÑA

"CHALLENGE MICHELIN"

La Fórmula 1430 está en marcha. Lo saben los buenos aficionados, esos que se dejan la tarde del sábado en el Jarama; y lo saben muchos redactores deportivos, que toman tiempos en el Circuito mientras los prototipos ensayan.

La noticia es ahora otro empujón de tipo económico. Además de las primas y premios establecidos por Seat, ya conocidos, que alcanzan la cifra de 2.350.000 pesetas, Michelin, que ha realizado pruebas de sus cubiertas, ha constituido un "challenge" dotado con 660.000 pesetas en total, que serán atribuidas, según puntuación, a los ocho primeros clasificados, y 50.000 ptas. de esa cantidad a los pilotos que en los entrenamientos de cada prueba hagan el primero y segundo mejor tiempo.

Parece ser que Firestone, que desplazó técnicos ingleses al Jarama y que ha ensayado un nuevo tipo de cubierta con el éxito que pusieron de manifiesto los cronómetros, prepara también la publicación de un "challenge" bien dotado económicamente.

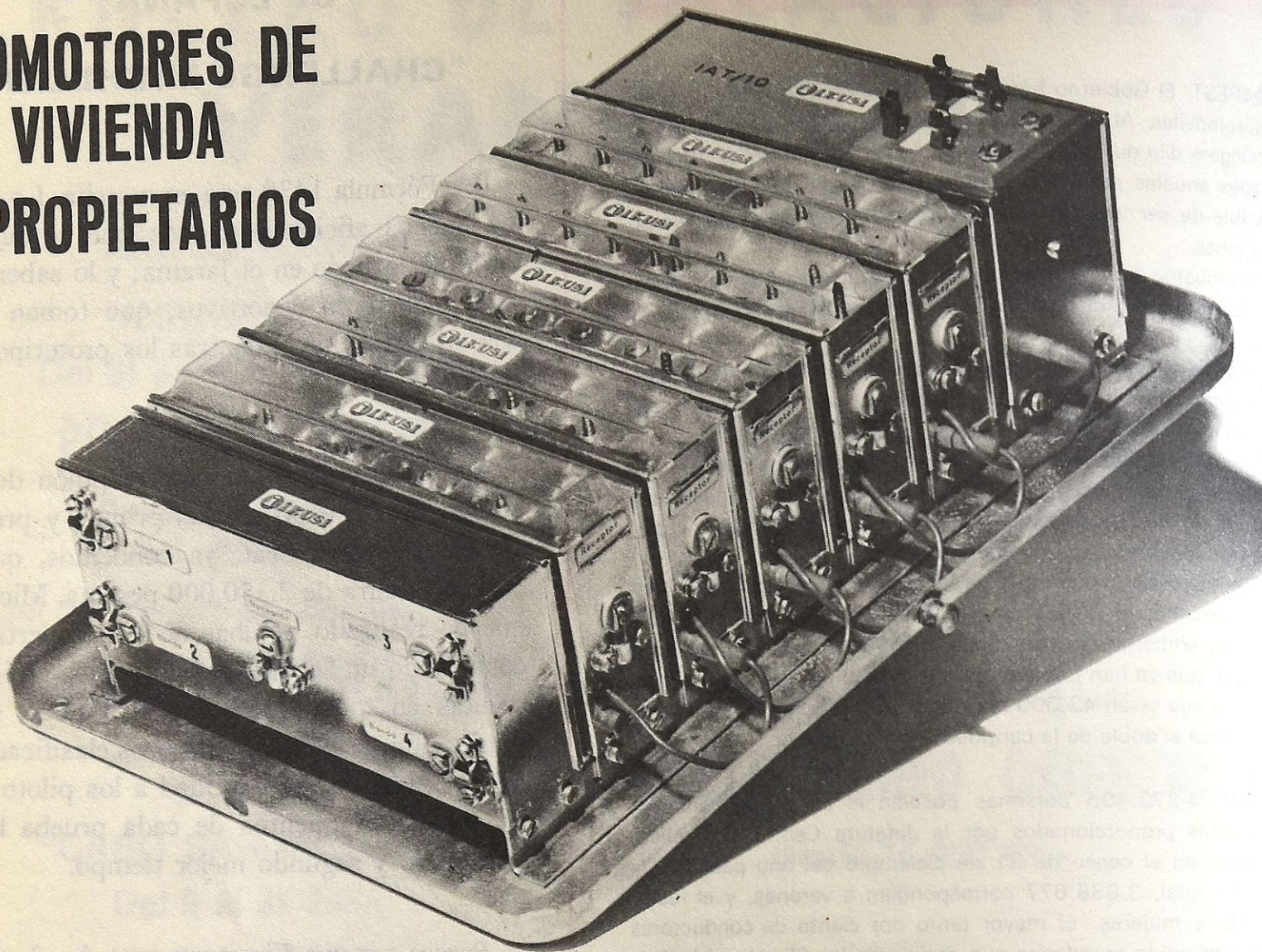
No sólo los constructores y pilotos celebran estos apoyos. Los aficionados los agradecerán cuando la Fórmula 1430 cumpla, tras su primera temporada, la misión de promocionar deportivamente a los mejores.

NECROLOGICAS

Con gran pena debemos registrar el fallecimiento del insigne doctor don Leandro Martín Santos, socio de este Club durante muchos años. A sus familiares les enviamos la sincera expresión de nuestra condolencia.

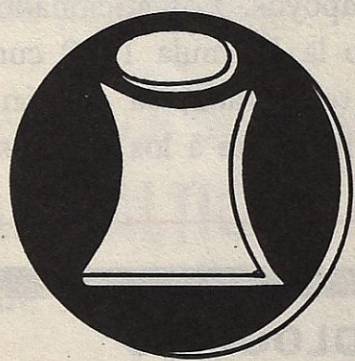
El día 1 de marzo falleció en Pamplona don Urbano del Guayo Nieva, prestigioso Contratista y uno de los socios más antiguos de nuestra Delegación de Navarra. A su esposa e hijos les enviamos nuestro más sentido pésame.

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

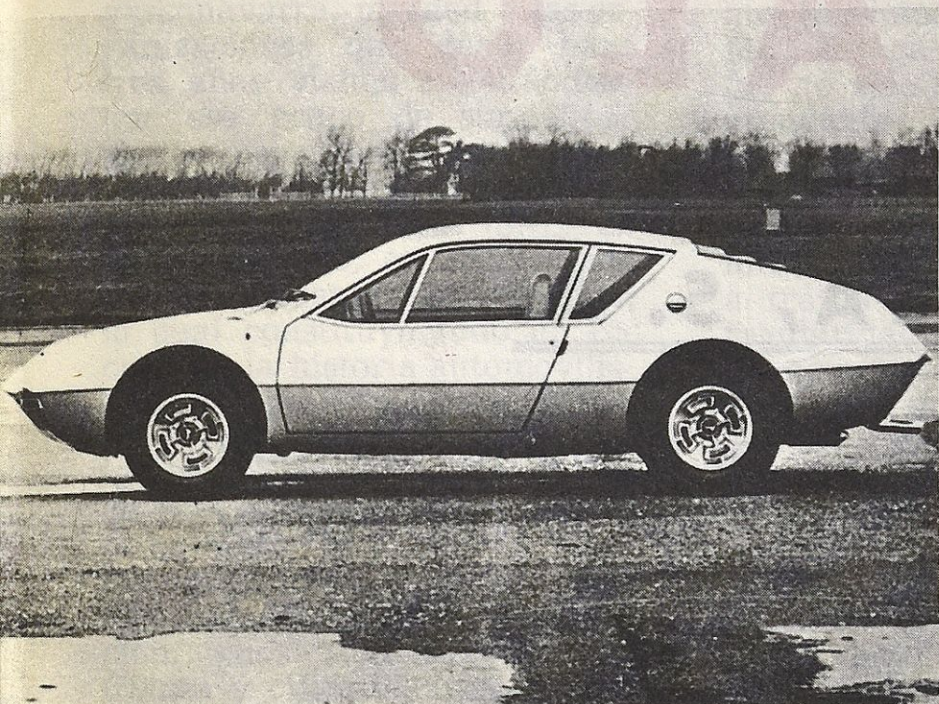
FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

RENAULT

A-310

Acaba de ser presentado en Francia el nuevo modelo Alpine RENAULT A-310.6

Este modelo, que no abandona ninguna de las cualidades tradicionales de la Berlina Alpine RENAULT A-110, se presenta como un coupé 2+2, con una nueva línea, en la que se

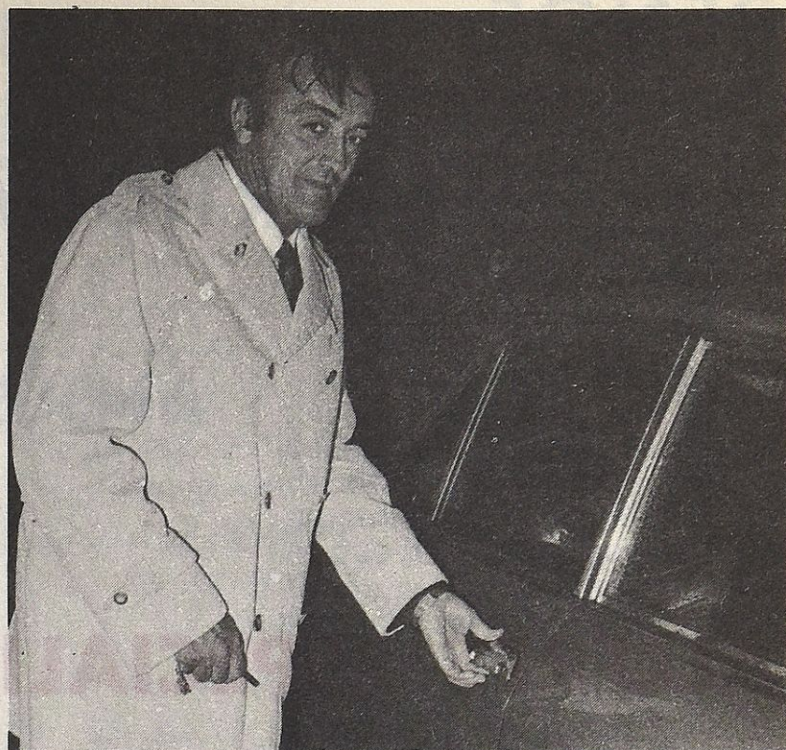


"FASA-RENAULT, EMPRESA MODELO EN LA SEGURIDAD SOCIAL"

En acto presidido por los Ministros de Educación y Ciencia y de Trabajo, celebrado en el Instituto Nacional de Previsión, le ha sido entregado a FASA-RENAULT, el diploma que la acredita como "Empresa Modelo en la Seguridad Social".

ha estudiado minuciosamente la estética en función del aerodinamismo.

El motor elegido es derivado del que monta el RENAULT 16 TS, bien conocido, ya que es el que equipa a la Berlina Alpine RENAULT 1.600 S, que tan brillante triunfo ha obtenido recientemente en el Rallye de Montecarlo.



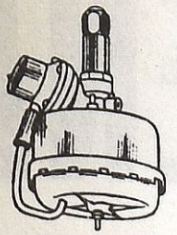
EXCELENTE REPORTAJE

Krafft, que tan acostumbrados nos tiene a hacer bien las cosas, puso en antena el pasado día 31 de Marzo, a través de Radio San Sebastián, un excepcional reportaje realizado por Federico Escribano con el Dr. D. Félix Rodríguez de la Fuente. La entrevista, que tuvo una duración de media hora, mantuvo al oyente en constante atención dada la calidad del trabajo realizado y en el que, entre otras cosas, el señor Rodríguez de la Fuente manifestó lo siguiente:

"El automóvil ha proporcionado muchas ventajas al hombre, ventajas en cuanto a que para el hombre habitual, el hombre civilizado, lo más caro es el tiempo y la distancia. Entonces el automóvil, el reactor y todos los medios de locomoción, nos han permitido ganar tiempo y acortar distancias. Pero el animal se encuentra en una condición felicitaria tan profunda que su propio aparato locomotor, su propio psiquismo, su propia proyección física, le permite cubrir todas sus necesidades sin tener que luchar contra el tiempo y contra la distancia. Por esta razón el animal vive en un eterno paraíso y el hombre vive prometiéndose un paraíso".

Nuestra revista, que recoge puntualmente cuanto se relaciona con el mundo del tráfico y automoción, se complace en felicitar el excelente criterio y la originalidad del reportaje ofrecido por Krafft cuyo texto íntegro será ofrecido en la revista que dicha empresa edita y distribuye gratuitamente por toda España entre los talleres, garages, comercios y estaciones de servicio. Lástima que no se ponga a la venta porque de antemano su éxito estaba tan garantizado como el de sus productos.

FRENOS



AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

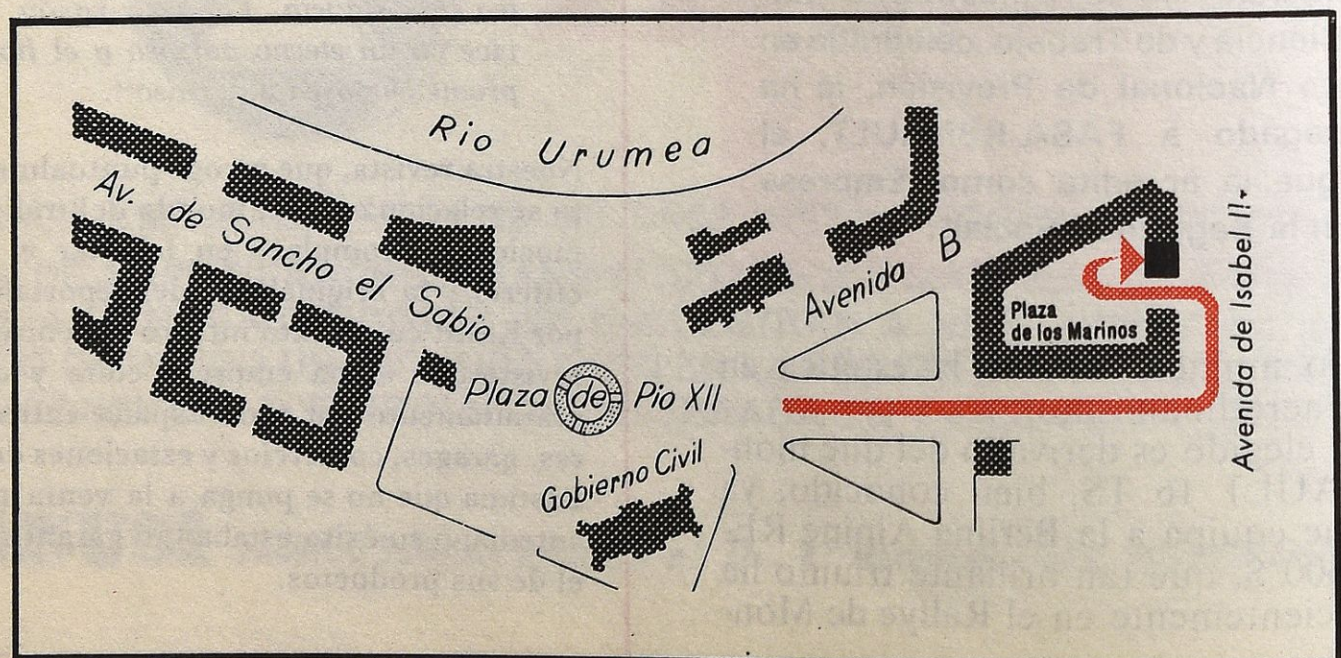
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:
MORRIS - M.G. - RENAULT, 4 L, R 8 y R 10 - SIMCA 1000 - DODGE
SEAT todos los modelos - Camiones EBRO, SAVA y PEGASO.

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 424305

SAN SEBASTIAN



El automovilismo deportivo femenino toma gran interés en nuestra región

El ejemplo de Vizcaya debería tenerse en cuenta por las otras tres provincias

BILBAO.— El automovilismo deportivo femenino está tomando gran incremento en la región vasconavarra, merced a las organizaciones que desde hace tres años vienen efectuándose por ese grupo de simpáticas azafatas que tienen formado el llamado Servicio de Azafatas Intérpretes Bilbaínas (SAIBIL). El primer año, en 1969, hubo más de sesenta participantes, lo cual constituyó todo un récord en la historia automovilística nacional, pues jamás un rally exclusivamente femenino había conseguido reunir en España un número tan elevado de equipos.

El segundo año, el pasado, bajó de forma ostensible la participación, pues sólo concurren treinta y cinco equipos, si bien las azafatas se mostraron muy satisfechas.

Este año, existía el aliciente del Primer Campeonato de España femenino para conductoras de rally, del cual todavía no existe reglamento, pero según nos han dicho, está en preparación... y ya sabemos cómo van de rápidas las cosas de la Real Federación Española de Automovilismo. Pero, en fin, el campeonato ha comenzado recientemente, en concreto el 28 de febrero, con el III Rally Femenino SAIBIL, celebrado en Bilbao bajo la organización técnica de la Real Peña Motorista Vizcaína. La prensa diaria ha informado de él, no sólo la vascongada, sino la de toda España, porque una actividad deportiva femenina, sobre todo en especialidades que parecen exclusivas del sexo feo, siempre llama la atención del público y, por tanto, de los rotativos grandes o pequeños.

De ahí que no nos circunscribamos a su desarrollo y resultado, aunque merezca la pena decir que la victoria de las bilbaínas Mila Ortega y Yolanda Maruri, fue no sólo magnífica sino sorprendente. Más bien diremos que no lo fue así por la victoria, sino por la forma en que se logró, pues obtuvieron un control formidable cronómetro-coche, a través de cuatro tramos de regularidad conocida, con muy buena actuación —fueron segundas— en la prueba final de habilidad. Su coche fue un R-8 TS, que también tiene sus ventajas. Pero lo que en realidad queremos destacar es esta afición de la mujer por las pruebas automovilísticas.

Como detalle, valga decir que veinte señoritas almerienses se desplazaron desde dicha capital hasta Bilbao para participar en el Rally. Luego resultaría que sólo salieron seis de los diez equipos, porque, habiendo delegado la firma CHRYSLER-ESPAÑA, S.A. (que les puso un autobús gratis para el desplazamiento) en una firma bilbaína de su cadena la cesión de diez coches para el Rally, los entregó en tan mala forma que sólo pudieron utilizar cinco, y uno de los equipos pudo a última hora lograr que unos amigos particulares les dejaran un "R-10". Pero la afición de la mujer almeriense por el automovilismo ha quedado tan demostrada como la que existe en Vizcaya.

Y uno se pregunta: ¿Ocurre lo mismo en las restantes provincias vascas?

No parece que sea así, puesto que en dicho Rally femenino, el primero puntuable para el Cam-

peonato de España, no hubo ninguna representante de Guipúzcoa, de Alava o de Navarra. Por eso, deseamos lanzar la idea de que estas provincias, a través del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, podrían organizar muy bien su correspondiente Rally Femenino, sencillo, con abundancia de trofeos... y a ver que pasa.

En Vizcaya —ya lo hemos dicho, pero deseamos recordarlo— constituyó y sigue constituyendo un éxito rotundo. ¿por qué no en las otras provincias? Cierro que la labor de captación realizada por las azafatas de SAIBIL fue, es y será fundamental. Pero creemos que, tanto en San Sebastián, como en Vitoria y en Pamplona, habrá servicios similares, tales como la Escuela de Turismo Donostiarra, a varias de cuyas señoritas tuvimos la suerte de conocer con motivo del último Cross Internacional de Lasarte, en el que actuaron como intérpretes.

Yo me atrevería a lanzar a través de estas páginas —y decididamente, me atrevo— una especie de consigna deportiva: adelante, en pro del automovilismo deportivo femenino.

La región vasconavarra podría colocarse —si no lo está ya, pero ahora tan sólo gracias a Vizcaya— a la cabeza de España.

EDUARDO CATANIA



AUSTIN

de British Leyland Authi



tracción
delantera

motor 1300
transversal

precio

acabado

diseñado por
Pininfarina

bajo consumo

espacio interior

chapa más gruesa

suspensión
Hydrolastic®

Nunca tanto costó 118.000 pts.

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

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

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

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



Pruebe el Austin en:

AVILA.-Hijos de Víctor Alcón • LA CORUÑA.-El Pote, S. A. • EL FERROL DEL CAUDILLO.-Garage Castelos • SANTIAGO DE COMPOSTELA.-Talleres Castro, S.R.C. • LEON.-Automóviles Servando González Villar, S. L. • LUGO.-Garage Americano • ORENSE.-Comercial Almocar, S. L. • OVIEDO.-As-ta, S. A. • PONTEVEDRA.-Saturnino Varela Pasarín • SALAMANCA.-Balmasa • VALLADOLID.-Comercial Quindos • VIGO.-Auto Vadi, S. L. • ZAMORA.-Javier Prieto Cacho • BILBAO.-Rotarduy, S. A. • BILBAO.-Mintegui Industrias del Camión, S. A. • BURGOS.-Garage Turismo • LOGROÑO.-Tavesa • PALENCIA.-Manuel Sieiras Iglesias • PAMPLONA.-Iruña • SAN SEBASTIAN.-Blas Repollés • SANTANDER.-Ignacio Palacios, S. A. • SEGOVIA.-J. Horcajo, S. A. • SORIA.-Talleres Madurga • VITORIA.-Garage Moderno, S. A. • CUENCA.-Maquinaria Agrícola Rodas • GUADALAJARA.-Talleres Blanco • MADRID.-Autolandia, S. A. - Ledasa - Fiasa - Trema Osnur, S. A. • PLASENCIA.-Bur-Mor • OLIAS DEL REY.-Corimsa • BARCELONA.-Fiol Roca, S. A. - Romagosa y Cía, S. A. - Motorsol, S. A. • BADALONA.-Covesa • LERIDA.-Besora, S. A. • MANRESA.-Autobages • MATARO.-Estación de Servicio Mataró • FIGUERAS.-Garage Central • GERONA.-Garages Blanch • HUESCA.-Autoloto, S. L. • REUS.-Reddis Automóviles • SABADELL.-Sepauto, S. A. • TARRASA.-Sepauto, S. A. • VICH.-Autopark Vich, S. A. • ZARAGOZA.-Autoloto, S. L. • ALBACETE.-Aincesa • ALICANTE.-Talleres Levante, S.R.C. • ALMERIA.-T. Alsina Graells Sur, S.A. • PALMA DE MALLORCA.-Motor Balear • CASTELLON.-Reddis Automóviles • MURCIA.-Dimo • ALCANIZ (TERUEL).-Talleres Aguiló • TERUEL.-Jesús Zuriaga Coll • VALENCIA.-Altysa - Nirvana • GANDIA.-Juan Pastor Gil • JATIVA.-Avi, S. L. • AL-CIRA.-Pemart • ALGECIRAS.-Talleres Mecánicos J. B. • BADAJOZ.-Corchero y Cía, S. A. • CIUDAD REAL.-Hijos de Dionisio Grande • CORDOBA.-Contarini, S. A. • GRANADA.-T. Mecánicos Iberia, S. L. • HUELVA.-Auto City, S. L. • JAEN.-Clemente Castillo • MALAGA.-Taillefer, S. A. • MELILLA.-Juan Lucas • PUERTO DE SANTA MARIA.-Gomanos, S. L. • CEUTA.-R. Benet • SEVILLA.-Javier Molina, S. A. - Recabén, S. A.

AUSTIN

de British Leyland Authi



NUEVO DODGE ESPAÑOL Tendrá servodirección y equipará el motor del 3700-GT

Juntamente con la fotografía que brindamos en exclusiva a nuestros lectores, nos encontramos en situación de ofrecer también las características más importantes del nuevo Dodge que Chrysler-España presentará dentro de un plazo que suponemos breve.

Básicamente, el nuevo Dodge (que ya no recibirá la denominación "Dart") utilizará como base el ya bien conocido 3700-GT. Misma plataforma y suspensiones, llantas de 14 pulgadas, motor con carburador de doble cuerpo y 165 CV. SAE, y frenos de disco ventilados delante con servo.

La nueva carrocería será unos centímetros más larga, muy poco más, y también ligeramente más ancha, aunque la impresión óptica que nos ha producido el prototipo es de que la diferencia es aún mayor de lo que realmente es. Interiormente, el cuadro de instrumentos nos ha parecido similar al actual GT, con muchos relojes y completa información de la marcha mecánica del coche, aunque la ordenación de los mismos es distinta. Asimismo, parece que llevará de serie un volante de madera, más estético que el de plástico actual. También, como siempre, el aire acondicionado será un extra que se monta a petición del cliente.

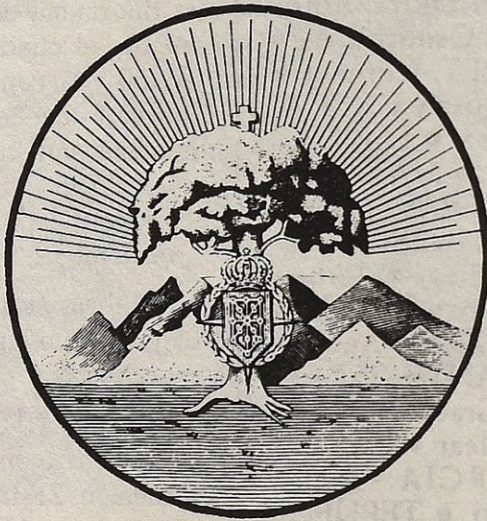
Habrà probablemente dos variantes de transmisión, a elegir, como en el modelo recientemente desaparecido: cuatro marchas con palanca al piso y dos butacas separadas, o tres marchas con palanca al volante y asiento corrido.

Quizá lo más interesante sea la adopción de una servo dirección ZF-Imenasa, que servirá para hacer mucho más rápida la acción del volante, disminuyendo las vueltas de tope a tope desde las cinco y media actuales hasta las tres y media.

Por lo tanto, para hacerse una idea aproximada de lo que puede ser el nuevo Dodge, basta pensar en uno de los actuales GT, pero dotado de servodirección. No cabe duda de que el coche resultará muy interesante, y con esta innovación se resuelve el punto más negativo en su manejo, que era la lentitud de maniobra en zonas quebradas, debida a lo desmultiplicado de la dirección. Con buenos frenos, una velocidad punta del orden de los ciento sesenta y cinco - ciento setenta kilómetros por hora y una estabilidad adecuada para las curvas rápidas, el Dodge es un coche ideal para los largos viajes a alta velocidad y pleno confort que resulta doblemente agradable con la opción del aire acondicionado, que su exceso de potencia es capaz de arrastrar sin que el rendimiento se vea perjudicado en forma apreciable.

Sin que el coche pueda aspirar a una gran difusión (cosa que ni siquiera intenta su fabricante), no cabe duda de que hay sitio en el mercado español para un coche de este tipo: amplio, cómodo, rápido y lujoso. De no fabricarse aquí, forzosamente este hueco tendría que ser llenado por coches de importación, ya que un sector minoritario pero selecto del mercado exige coches de este tipo.

BANCO DE LA VASCONIA



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

Dime cómo eres y te diré cómo conduces

Según las conclusiones de un experto sociólogo llamado R. Beirlaen, Jefe del Centro Psicotécnico del Touring-Secours belga, se puede determinar la seguridad del conductor en la carretera por su carácter, siendo un campo de estudio específico y típico del comportamiento humano.

El colérico

Es dinámico e impetuoso y cree conocerse bien el Código de la Circulación, el cual frecuentemente pretende enseñarlo a los demás, con sus gestos y palabras fuera de tono. Es el que se coloca delante de todos para salir el primero cuando el semáforo se pone verde. Suele pasar de un lado a otro de la calzada para permanecer siempre en cabeza, aunque ello le obligue a hacer algunas carreras. En compensación no guarda rencor y está dispuesto a dar la mano a un novato.

El apasionado

Consciente de su responsabilidad conoce bastante de memoria el Código y se irrita por los errores que ve cometer a otros que no respetan las señales. Conduce bien, aunque generalmente no es un virtuoso del volante, ya que se limita a guardar las reglas de tráfico.

Si por alguna circunstancia comete alguna infracción, es el primero en lamentarlo. Se preocupa de forma excesiva del cuidado de la mecánica del coche y siempre lo tiene "en forma y a punto".

El nervioso

Suele conducir de manera impetuosa y discontinua; a veces

muy rápido y otras lento, dependiendo todo del humor del momento. En ciertos casos corre y trata de ser el primero para demostrarse a sí mismo su propia habilidad. Es hábil pero indisciplinado y observa los artículos del Código con negligencia.

Apenas se ocupa de mantener en condiciones su propio vehículo, por lo que no vigila los engrases, baterías u órganos más importantes. Acostumbra a ser voluntarioso y le molesta que le digan que es nervioso.

El sentimental

Es de aspecto calmoso y tranquilo. Conduce de manera equilibrada y le salen fácilmente "los colores" si tiene algún incidente con algún agente de tráfico. Así se da el caso de que se amilana y se turba cuando algún guardia le llama la atención y la reprimenda es larga; entonces muestra gran vergüenza y le cuesta reaccionar debidamente afrontando la situación. Temeroso de la autoridad de tráfico, conduce con excesiva prudencia, procurando cumplir el Código al pie de la letra y cuidar bien de no pasarse el semáforo cuando observa que va a cambiar a rojo.

Si un colérico o un nervioso le insultan, no suele responder; si el insulto es "grueso" apenas responde con una sonrisa.

El sanguíneo

No se emociona por nada y su estilo de conducir está supeditado a la oportunidad del momento. Acostumbra a ser veloz pero conserva su sangre fría en cualquier circunstancia. No tiene dificultad en mantener una media de velocidad elevada y resuelve con facilidad las situaciones apuradas, particularmente en los casos de

embotellamiento de tráfico o de accidentes, donde demuestra tener iniciativas.

Es muy diplomático con los agentes de tráfico y tolerante con los errores de otros. Suele usar el Código con cierta elasticidad y sabe aprovecharse en su beneficio en los casos de excitación de otros automovilistas.

El flemático

Es la personificación de la regularidad. Sus viajes los prepara y estudia con todo cuidado saliendo y llegando a los sitios al minuto exacto, sin distracciones y con precisión.

El Código lo conoce a medias y lo aplica según las circunstancias, pero sin excitarse y siempre con prudencia. En caso de discusiones va al fondo de la cuestión y hace valer su razonamiento. No suele responder con ningún insulto y trata de ignorarlos con socarronería.

El confiado o distraído

Conduce a velocidad prudente siguiendo el ritmo general de la circulación. Es un tanto indeciso y bastante distraído; por otra parte no le gusta mucho el conducir, suele hacerlo por el centro de la calzada y olvida frecuentemente señalar los giros de su vehículo.

Procura no cometer imprudencias voluntariamente, aunque sí las comete por negligencia, siendo potencialmente peligroso para los demás. Es tranquilo y tolerante y no se enreda en discusiones inútiles.

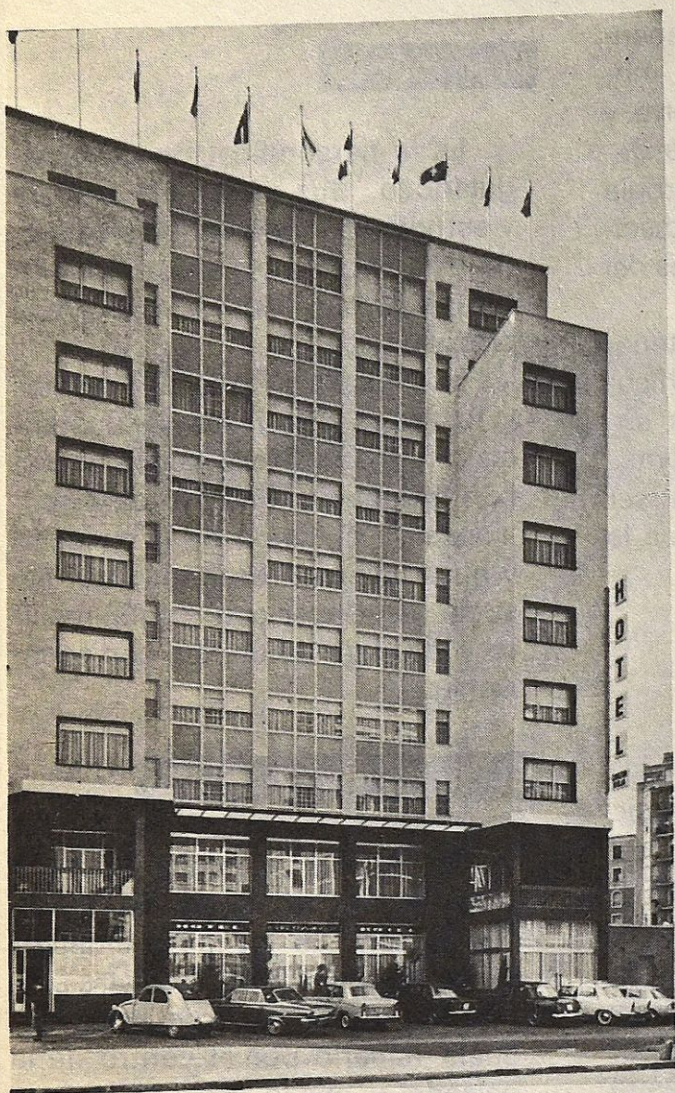
El apático

No le suele gustar el conducir y menos en el tráfico complicado de las grandes ciudades. De las normas del Código sólo observa las que le afectan. No se preocupa para nada de los demás y circula según sus gustos. Suele tener un reverencial temor a la autoridad. Normalmente hace siempre los mismos recorridos, conduciendo personalmente a su estilo, sin preocuparse de la existencia de los demás.

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

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

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

PRUEBA DEL NUEVO CITROËN 2 CV 6

La mayor potencia y los frenos,
cualidades más destacadas.

Consumo en carretera, 6,4 litros/100 Kms.

La respuesta lógica dada por Citroën a quienes acusaban su modelos 2 CV de escasez de potencia, ha sido ampliar la cilindrada, dar más fuerza al motor, dotar al coche de nuevos frenos y mejorar ciertos aspectos de detalles. Es así como ha nacido, estas semanas atrás, el Citroën 2 CV 6.

A fin de poder ofrecer a nuestros lectores una impresión completa del nuevo modelo hemos retrasado voluntariamente su presentación, de forma que pudiéramos realizar una prueba que si bien no es tan completa como en otras ocasiones, sí nos permite sacar algunas conclusiones. No hay que olvidar que básicamente este coche es sobradamente conocido, por lo que hay que centrar en pocos puntos esta prueba.

LAS VARIACIONES

El motor del nuevo 2 CV 6 tiene 602 centímetros cúbicos de cilindrada, en tanto el modelo anterior era de 425 cc. La potencia se sitúa ahora en 23 CV SAE, mientras que el anterior sólo tenía 18 CV. Igualmente varía el par cónico, con lo que se unen en el coche: mayor potencia a un régimen de revoluciones más bajo y una relación más larga de marchas.

Punto importante en las modificaciones introducidas han sido los frenos, con una superficie total de rozamiento de 547 centímetros cuadrados. Es, fundamentalmente, el mismo tipo de frenos que llevan el Dyane y el Dynam.

En cuanto a los detalles, figuran como más importantes el rediseño de los asientos, muy mullidos y tapizados correctamente, con las partes traseras también tapizadas. Los asientos delanteros son deslizantes, con lo que permiten acomodarlos a la postura del conductor. En la parte trasera ha sido acondicionada una bandeja plástica para depositar objetos. El arranque se acciona por medio de un pulsador. El coche lleva alfombrillas delante y detrás, aunque resultan, lógicamente, de una gran sobriedad. Por otra parte, las luces han recibido una potencia de iluminación considerablemente mayor.

BREVE PRUEBA

El puesto de conducción, contando con los asientos deslizables, resulta cómodo, con un asiento bien mullido y los mandos bien al alcance de los pies y las manos. Los inconvenientes que se pueden encontrar en estos coches, especialmente la poca sujeción del cuerpo en las curvas, han sido levemente atenuados, pero no eliminados.

La primera impresión que nos ha producido el coche, al marchar con él por ciudad, ha sido la de una buena aptitud para el callejeo, virtud que casi había que negar al viejo 2 CV. Este nuevo modelo se desenvuelve bien, tiene arrancadas, si no fulgurantes, sí suficientes e incluso uno se puede permitir el lujo de tomar delantera a otros



coches de cilindrada bastante superior. Por otra parte, en los giros, el volante no nos ha parecido excesivamente duro, ni siquiera a coche parado.

Con un desenvolvimiento bastante bueno por Madrid, escenario de la prueba urbana, el consumo medio a los 100 kilómetros ha sido de 9 litros. Tal vez sea preciso advertir que, en la marcha, hay que anotar un buen tapón en el Paseo de la Castellana y otro menos importante en la Plaza Mayor.

Un punto que puede ser calificado de negativo en el tráfico en ciudad es la pérdida de visibilidad de algunos campos visuales que es preciso dominar si se quiere ir rápido. En este coche es necesario de todo punto emplear espejo retrovisor exterior. Igualmente resulta molesto no dominar bien todos los extremos del coche, en las maniobras de aparcamiento.

Ha sido breve, también, el viaje por carretera. El recorrido total de Madrid, Aranda de Duero, Burgo de Osma, Riaza y Madrid, junto con algún otro breve desplazamiento, nos dio 365 kilómetros. Desde Madrid hasta el alto de Somosierra, el coche fue exigido constantemente, apurado mucho en la tercera velocidad y apretado al máximo el acelerador; gracias a ello se pudo obtener una media de 75 Kms/h. El itinerario hasta Aranda aún dio un promedio mayor, de 76,4 Kms/hora. De regreso, la ruta por Burgo de Osma es más quebrada, pero aun así, apretando fuertemente el coche, se logró hacer una media de 74,3. En estas circunstancias el 2 CV es menos económico de lo que pueda parecer, pero el consumo medio de 6,4 litros a los 100 Kms creemos que puede ser calificado de muy aceptable.

VELOCIDAD Y FRENOS

Uno de los puntos que más quisiéramos haber ensayado a fondo eran los frenos. Las circunstancias de rodadura no han exigido usarlos abundantemente, pero hemos comprobado una gran eficacia. El coche frena francamente bien, mantiene perfectamente la presión del pedal y no pierde eficacia en las frenadas sucesivas. Tampoco hemos observado que, pisando el pedal de freno a fondo, hubiera tendencia al bloqueo de ruedas.

Respecto a la velocidad, hemos de calificarla de moderada. Esta unidad que hemos probado no marchaba perfectamente y tal vez quepa esperar algo más del modelo en general. En terreno llano, y haciendo la medición en un sólo sentido, la velocidad punta lograda ha sido de 107 Kms/h. No hemos realizado prueba de aceleración, y sí un ensayo de reprise, en el que hemos logrado una recuperación bastante superior a la que se obtuvo con el 2 CV anterior, ya que se cubrieron los 1.000 metros con salida en cuarta velocidad a 40 Kms/h. en 48 segundos.

En conclusión, el nuevo 2 CV 6 nos parece un coche acertado, dentro de la línea utilitaria, sobria, de los modelos de Citroën. Este nos ha recordado al desaparecido Azam 6, que tan buenos resultados dio y que tan buen sabor de boca dejó entre los citroenistas.

J. M. Visea
(Motor Press)



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

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



Ultima prueba de velocidad. Faltan muy pocos metros para que Bernard Tramont cruce victorioso la meta...



Primer plano del Alpine victorioso. Ni un solo rasguño...

XII RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO TRAS SIETE MESES DE INACTIVIDAD, BRILLANTE REAPARICION DE BERNARD TRAMONT

El pasado día 7 de marzo finalizó en San Sebastián la duodécima edición del Rally Internacional Vasco-Navarro, a la que podemos calificar sin duda alguna como la más competida de los últimos tiempos. El recorrido podemos definirlo como clásico, debido a que las pruebas de velocidad así como los tramos de carretera que las unían, ya habían presenciado, en anteriores ocasiones, el paso de coches de competición.

En cuanto a la inscripción, voces autorizadas, como lo son por no citar más que algunas, la de Bernard Tramont, el Conde de Villapadierna, etc., coincidieron en afirmar que era realmente importante, no sólo en cuanto al número, sino también en cuanto a la calidad de los equipos y vehículos participantes.

En los días que precedieron a la salida, el planteamiento de la carrera no parecía ofrecer dudas: Si las cosas se desarrollaban normalmente, los poderosos Porsche 911 de Ruiz Jiménez y Etchebers, no serían inquietados por nada ni por nadie. Pero la climatología, la terrible ola de frío que azotó nuestra región en los primeros días de marzo, dio al traste con todos los pronósticos. Si con piso seco los Porsche 911 serían inalcanzables, al poder dar rienda suelta a su poderosa caballería, con agua, nieve o hielo sus posibilidades se verían mermadas, entrando en liza otros coches: los ligeros y manejables Alpine-Renault. Y así sucedió...

Esta duodécima edición marca el comienzo de una nueva reglamentación, en cuanto a la elección de la salida se refiere. Meses atrás, en una reunión sostenida por los miembros de la comisión deportiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, se llegó a un acuerdo digno de aplauso: Dada la denominación del rally, sería muy lógico que cada año la prueba se iniciase en la capital de cada una de las provincias que se encuentran bajo la jurisdicción del R.A.C.V.N. La idea fue muy bien recibida, decidiéndose que la elección se haría por turno rotativo, al mismo tiempo que se escogía a la capital navarra como punto de partida para la edición 71.

Aunque en un principio se pensó dar la salida en el interior del coso taurino, la original idea no pudo llevarse a la práctica, por lo cual el "parque cerrado" se situó en la arboleda que rodea a la plaza de toros pamplonica, junto a la calle Amaya. La glacial temperatura de que "disfrutaba" la capital navarra no fue obstáculo para los aficionados, que en gran número se congregaron en los alrededores desde primeras horas de la tarde para poder admirar los magníficos vehículos participantes.

A las 8 y media de la noche, el presidente de la Federación Española de Automovilismo, señor Conde de Villapadierna, dio el banderazo de salida al primer participante; se trataba de Alberto Ruiz Jiménez, a los mandos de un Porsche 911 S de la escudería Repsol. Posteriormente y con intervalos de un minuto fueron saliendo el resto de los participantes, aunque de los 76 vehículos inscritos, sólo tomaron la salida 68. No es nuestra intención exponer exhaustivamente el desarrollo de las pruebas de velocidad de esta duodécima edición del Rally Vasco-Navarro, pero de todos modos nos parece obligado hacer una alusión de ellas.

En los momentos iniciales del rally se cumplieron con todo rigor los pronósticos, y el blanco Porsche de Repsol cruzó victorioso las cumbres del Huici y Ezcurrea, que dicho sea de paso se encontraban con el pavimento seco.

En Jaizquibel, el taciturno Etchebers, que hasta el momento había permanecido agazapado, empieza a enseñar los dientes, adjudicándose limpiamente la tercera prueba de velocidad, éxito que se repetiría en la "clásica" Oyazun-Lesaca, también denominada tramo de Arichulegui.

Pero el piloto de Repsol, que conoce perfectamente la talla de su contrincante, no está dispuesto a perder "rounds" desde el comienzo del combate, por lo que en

Egozcue, se impone a Marc Etchebers, aunque lo hace solamente por la ínfima diferencia de un segundo.

En la subida a Erro, así como en la rapidísima prueba de Las Coronas, nuevamente Marc Etchebers, en un alarde de rapidez y sangre fría, cruza las líneas de meta con una substancial ventaja sobre el Porsche que lleva el número 1 en sus costados. En Echauri, por el contrario, es Ruiz Jiménez quien se adjudica el mejor "crono", seguido naturalmente de Etchebers y de Tramont, quien en Ezcurrea y Arichulegui ya había dado un toque de atención, como queriendo advertir que también él, a pesar de sus siete largos meses de inactividad, tenía buenas cartas en la mano.

Cuando con las primeras luces del alba, los participantes van acercándose a Urbasa, me atrevería a decir que la inquietud es general. Se sabe positivamente que en esta larguísima prueba (21 kms), a la que se ha definido reiteradamente como la prueba "reina" del Vasco-Navarro, existe abundante nieve y hielo. Los equipos punteros disponen naturalmente de neumáticos claveteados, que se apresuran a montar. Fatal imprevisión la de Marc Etchebers, que no dispone de ellos. Instantáneamente, las posibilidades del piloto de Bayona se derrumban, y todo hay que decirlo; teniendo en cuenta las pruebas disputadas hasta entonces, el francés se encontraba a sólo 59 segundos de Ruiz Jiménez. Efectivamente, en Urbasa puede decirse que el Rally Vasco-Navarro "dio la vuelta". Tramont, cuyo Alpine iba calzado con neumáticos de 400 clavos, saca a relucir sus facultades, y en un impresionante alarde de virtuosismo sobre hielo, cruza la línea de meta con ¡¡75 segundos!! de ventaja sobre el desconcertado Ruiz Jiménez, que probablemente no había previsto esta fulgurante reacción del astuto piloto galo.

Pero Urbasa nos iba a deparar más sorpresas. Sunsundegui y su copiloto Larrinaga, evidenciando un perfecto conocimiento del terreno y aprovechando al máximo las posibilidades de su Alpine 1440, superaban ampliamente al piloto de Repsol, entrando a 12 segundos del vencedor.

Memorable fue realmente la actuación de los tripulantes del Alpine número 12 en Urbasa, y naturalmente tuvo una influencia decisiva a la hora de confeccionar las clasificaciones. Sobre el helado piso de Urbasa no sólo se destacaron estos dos Alpine, hubo también un tercero en la brecha; fue el de los hermanos Lamerain, concesionarios de Renault en Saint Jean de Luz, que se clasificaron en cuarta posición a 17 segundos de Ruiz Jiménez.

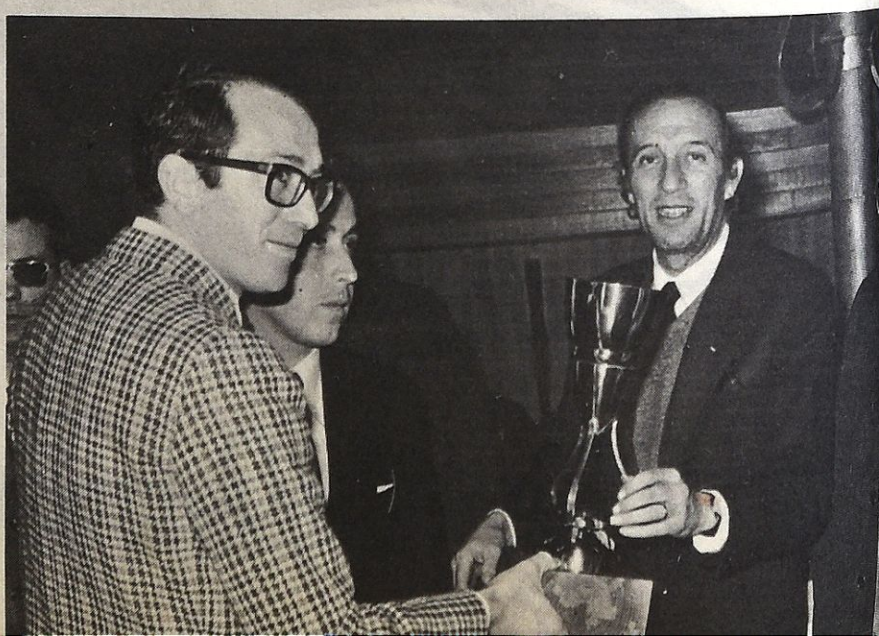
Tras la neutralización de Salvatierra, que sirve para dar un ligero respiro a hombres y máquinas, se disputa la subida a la Cruceta, donde la historia se repite. El hielo cubre igualmente los 9,5 kms de la prueba, y nuevamente Tramont se impone. En esta ocasión su ventaja es de 18 segundos, que sirven para consolidar la magnífica situación del reaparecido piloto. Etchebers ha conseguido por fin unos neumáticos de clavos, gracias a los cuales consigue entrar en cuarta posición. Pero su esfuerzo es perfectamente inútil, ya que no existen posibilidades materiales de enjugar los 5 minutos de retraso; tal ha sido la inapelable sentencia dictada por el cronómetro en Urbasa.

También aquí, Sunsundegui y Lamerain prosiguen su "escalada" clasificándose en cuarta y quinta posición.

Y llegamos a la discutida subida a Goyaz. Efectivamente resulta algo sorprendente que los dos Porsche 911 de Ruiz Jiménez y Etchebers, aparezcan en la clasificación parcial de esta prueba en décimo y undécimo lugar. Pero la veteranía de los comisarios encargados de tomar los tiempos descarta la posibilidad —apuntada en un ar-

En presencia de los Sres. Zappino y Pidal, el Alcalde de San Sebastián hace entrega al tandem victorioso —Bernard Tramont, Ricardo Antolín— de los trofeos conquistados.

Dn. José María Pidal, Delegado Provincial de Deportes, entrega al equipo guipuzcoano Sunsundegui-Larrinaga, el merecido trofeo.





Etchebers, en la misma curva, el francés rueda más seguro que el piloto de Repsol.



Ruiz Jiménez en pleno "derrapaje".

De las cuatro últimas ediciones, la victoria le sonrió en tres ocasiones. Ruiz Jiménez y Etchebers ocuparon los lugares de honor en la llegada. La actuación de Sunsundegui sólo merece un adjetivo: ¡¡Magistral!!

título aparecido en una revista madrileña— de un error de cronometraje. En una prueba de velocidad no hay que olvidar que interviene una amplia gama de factores que influyen sobre el vehículo y sobre el piloto, más aún cuando se ha estado rodando durante una larga noche sobre las tortuosas y agotadoras carreteras vasconavarras.

En esta prueba Tramont y Sunsundegui ocuparon los dos primeros puestos, mientras Ruiz Jiménez entraba a 45 segundos del futuro vencedor del rally.

La última prueba de velocidad, que tuvo como escenario la carretera que conduce a Igueldo, en la cual había atractivos premios en metálico para los tres primeros clasificados, donados por la dirección de la boite KU y del restaurante Akelare, superó todas las previsiones efectuadas en cuanto a presencia masiva de público. A pesar de que la temperatura no tenía nada de primaveral y todo de invernal, a lo largo del recorrido habían tomado posiciones varios miles de espectadores, que lo pasaron de lo lindo viendo pasar a los magníficos vehículos rodando al límite de sus posibilidades. Etchebers, llevando firme y seguro su 911, se impuso, cubriendo los 3 Kms en 1 minuto y 44 segundos, seguido de Ruiz Jiménez, a 2 segundos y de Tramont, a 4 segundos. Posteriormente los vehículos fueron depositados en el "parque cerrado" constituido en la explanada de KU, donde fueron objeto de la admiración de los aficionados.

La dureza de esta duodécima edición queda palpablemente demostrada por el hecho de que solamente 35 vehículos de los 68 que tomaron la salida en Pamplona, consiguieron cruzar la línea de meta en Igueldo, siendo simultáneamente una de las más competidas que se recuerdan. Bernard Tramont se apuntó la tercera victoria —las anteriores las consiguió en los años 68 y 69— confirmando que a pesar de su larga inactividad, como consecuencia del trágico accidente acaecido el pasado año en Vidania, sus facultades no se han visto mermadas y que todavía es capaz de ser el artífice de nuevas victorias para los coches azules de Alpine-Renault. En la conversación que sostuvimos con él durante la entrega de premios, nos comentó sus deseos de abandonar la competición cuando finalice la presente temporada, aunque en nuestra opinión la cosa no es tan simple como el simpático Bernard Tramont quiere dar a entender. FASA necesita un piloto de gran talla para ocupar la plaza que dejaría vacante la retirada de Tramont. Un hombre así no se encuentra fácilmente, porque un piloto no surge por generación espontánea, sino tras un largo período de aprendizaje; y ese piloto no parece vislumbrarse.

Por otro lado, la retirada de Tramont no significaría en absoluto su total alejamiento de las competiciones sino que probablemente pasaría a ocupar otro puesto relevante en el departamento de competiciones de FASA. Además es lógico que un hombre que ha vivido inmerso en las carreras, siga ocupando un puesto junto a ellas, puesto desde donde puede dar valiosísimas orientaciones a quienes el destino, el azar o las predilecciones de las altas esferas, elijan para conducir los coches de FASA Renault.

Javier Sangüesa

Nota de la Redacción: Cerrada esta crónica, se nos informa que la Escudería Repsol ha presentado ante la Federación Española de Automovilismo, una reclamación referente al desarrollo de la Subida a Goyaz. Queremos aclarar, para evitar

equivocos y malas interpretaciones, que dicha reclamación no se refiere al cronometraje, sino que atañe al cierre de la carretera.

Por lo visto, Ruiz Jiménez encontró durante el desarrollo de la prueba dos vehículos que circulaban en dirección contraria. Dicha reclamación fue presentada igualmente el día 7 de marzo ante el Director de Carrera, que la desestimó por haber sido presentada fuera del plazo previsto en el reglamento.

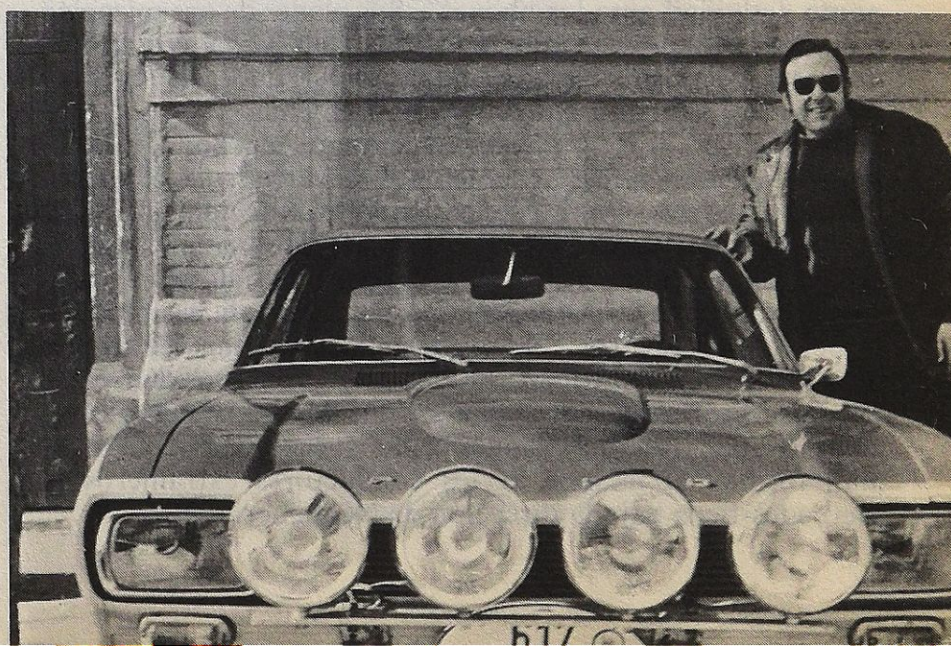
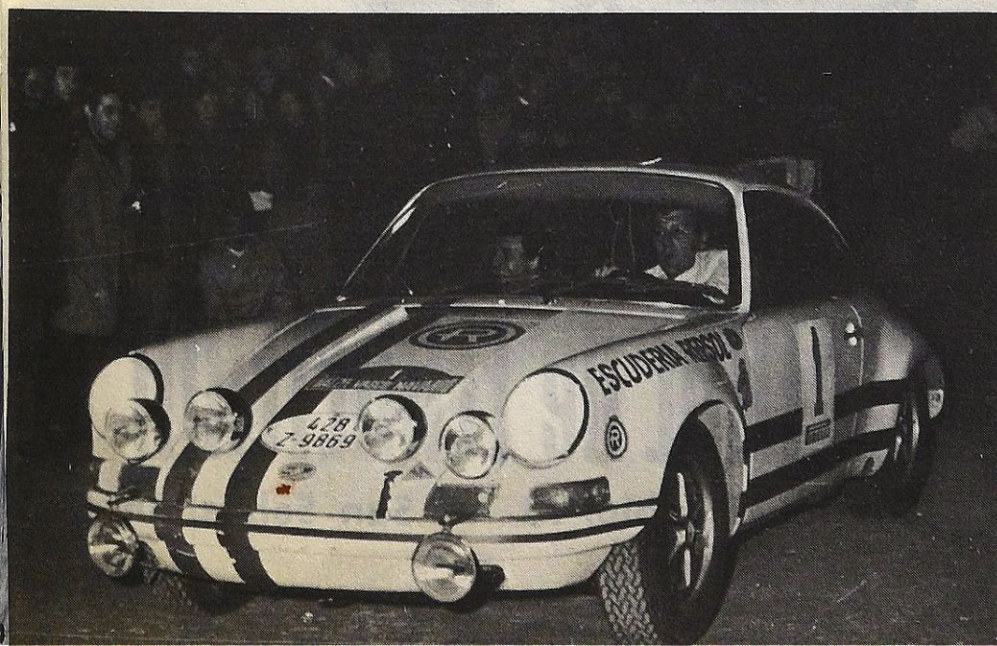
Debemos añadir que la carretera de Goyaz había sido cerrada al tráfico por las fuerzas del subsector de Tráfico de la Guardia Civil.

CLASIFICACION GENERAL

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

Ruiz Jiménez partía como favorito. Sin embargo las duras condiciones climatológicas arruinaron sus esperanzas.

Pancho, junto a su Ford Capri en el parque cerrado de la capital navarra. Se vería apartado de la carrera como consecuencia de una salida de pista sufrida poco antes de llegar a Salvatierra.



alfred neubauer cumple 80 años

Alfred Neubauer, veterano y uno de los más destacados directores de carreras automovilísticas, a cuyo nombre van unidos los grandes triunfos de Mercedes-Benz en las pistas de todo el mundo durante decenios, cumplió 80 años el 29 de marzo pasado. Su trabajo de inspección general en los "boxes" llegó a hacerse célebre por su exacto planeamiento y su capacidad organizadora. No carece por ello de razón el que todavía hoy se siga concediendo anualmente al campeón mundial respectivo, en el "Grand Prix Sport" de la Racing Car Show londinense, el "Trofeo Neubauer".

El automóvil era ya su obsesión cuando tenía Neubauer diez años. Había nacido en 1891 en Mährisch-Neutitschein. Como colegial se las arregló para hacerse con todos los catálogos de las pocas fábricas europeas de automóviles existentes a principios de siglo. Una de ellas era la "Wagenbau-Fabriks AG", casa matriz de las actuales TATRA-Werke, en Nesseldorf, población vecina a su ciudad natal. El "Präsident", primer vehículo a motor manufacturado allí en 1897, tenía un motor Benz.

La afición infantil de Neubauer llegó a convertirse más tarde —según sus propias palabras— casi en un fanatismo, y así, a los veinte años, el entonces "más apuesto y esbelto alférez" del ejército austriaco, marchó al frente en la primera guerra mundial con el arma motorizada más pesada de entonces, una batería de morteros del calibre 30,5. En 1920 fue nombrado jefe de rodaje de vehículos en la Austro-Daimler de Wiener-Neustadt, pues ya había llamado la atención por sus enormes conocimientos técnicos en cuestiones automovilísticas. Allí se fijó en él el director técnico de la empresa, Ferdinand Porsche, que le empleó por primera vez para las carreras. En 1922 resultó vencedor Neubauer en la Targa Florio al volante de un "Sascha" Austro-Daimler y, en el mismo año, vencedor general, con vehículo de dicha marca, en la Prueba de Turismo Húngara.

Al año siguiente, Porsche —que mientras tanto había sido llamado para ocupar el puesto de director técnico en la Daimler-Motorenengesellschaft— se llevó a Neubauer consigo a Untertürkheim. Aquí fue primero el gran corredor jefe de la sección de conductores probadores y de la de acabado. Más tarde pasó a ser ingeniero de ensayos y finalmente asesor de carreras automovilísticas, echando así las bases para su actividad posterior. Después de varios triunfos personales (entre otros, ocupó el tercer puesto en la Targa Florio de 1924, detrás de Werner y de Lautenschlager, asegurando así para el equipo de Untertürkheim el premio al mejor equipo, la codiciada Coppa Termini) se retiró del deporte activo de las carreras, para convertirse en asesor de corredores colegas suyos.

Como representante de la escudería Mercedes, Neubauer imprimió a ésta su propio e inconfundible estilo. De esta manera, en todas partes donde actuaba con sus cronómetros y banderas, llegaba a ser la atracción principal de la emocionante actividad ante los "boxes". Sus planes de organización para las distintas carreras constituían un verdadero trabajo de "estado mayor". Siempre tenía preparada la solución correcta para cada alternativa y cada problema.

El octogenario Neubauer se enorgullece hoy de haber podido asesorar a tres generaciones de carreristas: el bondadoso Otto Merz, el polifacético Rudolf Caracciola, el fogoso Manfred von Brauchitsch, el combativo Hermann Lang y el moderado ingeniero de carreras Karl Kling figuraron en sus equipos alemanes. El fino italiano Luigi Fagioli, el simpático francés Louis Chiron, el joven suizo Christian Kautz, los ingleses Richard Seaman, modelo de caballerosidad entre los de su profesión, y el audaz Stirling Moss, así como el argentino Juan Manuel Fangio, cinco veces campeón mundial, forman la falange de los conductores extranjeros de Mercedes-Benz bajo la dirección de Neubauer.



A su avanzada edad sigue el gran corredor todavía con gran interés todo lo relacionado con el actualísimo deporte de las carreras automovilísticas. Hace pocos meses asistió como invitado a la London Racing Car Show. Si en cualquier punto la historia del deporte internacional de las carreras presenta lagunas, la prodigiosa memoria de Neubauer sabe cerrarlas con precisión.

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

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

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

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

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

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

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



CHRYSLER
ESPAÑA S.A.

Empresa de hoy y del futuro

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



**Simca GT:
El deportivo serio.**

BANCO DE VIZCAYA
Para personas como usted

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

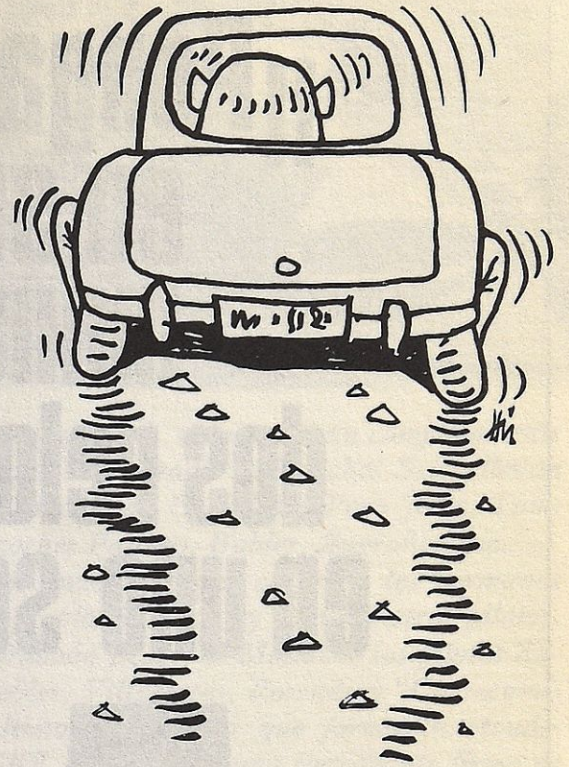
Rolliza y sana... ¡Cuidado con las ruedas flacas!

Hace algunos años estuvo muy de moda en Alemania una canción verbenera que decía: "Estoy rolliza y en forma; no me sobra, ni me falta un kilo..." Esta "receta" vale también para las ruedas de los coches: mientras estén bien redondas permanecerán en forma (siempre, por supuesto, que lleven la presión de aire debida). La diferencia entre la señora de la canción y el neumático es que a éste lo que no debe faltarle ni sobrarle no son kilos, sino gramos, pues una descompensación de sólo algunos gramos es suficiente para ir deteriorando el neumático hasta acabar con él. Además, una descompensación es también nociva para el juego de ruedas, el mecanismo de la dirección y otras partes del coche.

Como todo esto se lo saben muy bien

los fabricantes de automóviles, cuando los vehículos salen de fábrica llevan los neumáticos perfectamente compensados. Por tanto, no habría problema si no fuese porque la inmensa mayoría de los automovilistas creen —¡grave error!— que la compensación dura tanto como el neumático. Incluso los pocos que saben que los neumáticos han de compensarse de vez en cuando, tienen una idea nada clara de la frecuencia con que debe hacerse. Si hemos de ser sinceros, tampoco nosotros lo sabíamos con exactitud y por eso hemos preguntado a los especialistas de Uniroyal. Estos entendidos aconsejan que se lleven los neumáticos a compensar cada 10.000 kilómetros. Caso de que el coche se use preferentemente en ciudad, entonces conviene hacerlo cada 5.000 kilómetros porque el constante arrancar y frenar en la vorágine del tráfico urbano produce roces irregulares y fomenta con ello las descompensaciones.

Por desgracia, las compensaciones



de neumáticos no son gratis, sino que cuestan dinero. Sin embargo, las pesetas destinadas a ello constituyen una buena inversión si se tiene en cuenta lo que se desgasta de más el neumático descompensado y los peligros que eso acarrea para la vida del coche y para la seguridad de sus ocupantes e, incluso, del tráfico en general.

**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

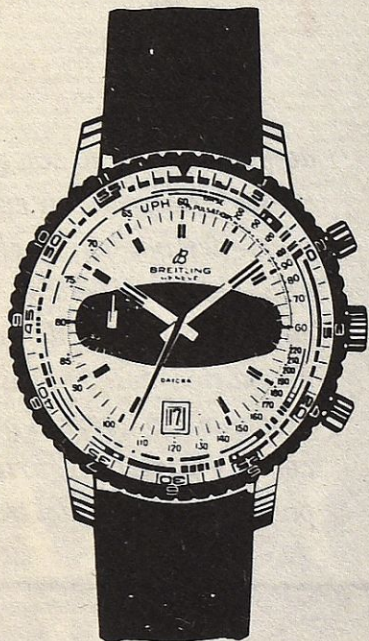
Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

**!! Ponga
en su
muñeca
dos relojes
en uno solo!!**



Datora

Este cronógrafo está destinado a los hombres jóvenes, integrados en actividades dinámicas, a los deportistas, a los estudiantes cuya vocación se orienta hacia las tecnologías. De una precisión asombrosa, están dotados de una caja de una sola pieza, que garantiza una impermeabilidad perfecta. Tienen además calendario, es decir, la indicación automática de los días del mes.

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

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

GRAN ANIMACION EN TORNO A LA FORMULA 1430



**LOS MONOPLAZAS ESPAÑOLES
RODARAN A MAS DE 200 km/h.**



**Los principales pilotos españoles
participarán en el Campeonato**

Ya ha sido aprobado el reglamento para el Campeonato de Fórmula 1430 para la temporada 1971. Ello abre el camino a la primera serie de pruebas organizadas en España con coches monoplasas de competición fabricados, además, en España. Curiosamente, aun sin conocer los coches, ni los corredores que habrá, ni el calendario de pruebas, se había despertado en España una gran animación en torno a este Campeonato. Pero hoy ya se tienen todos los datos, y el aficionado ha corrido presuroso a las Federaciones de Automovilismo para estudiar de cerca la Reglamentación. El que no es aficionado, en cambio es posible que ni sepa qué es la Fórmula 1430.

Con el Campeonato de Fórmula 1430 se pretende promocionar la competición con monoplasas, al igual que con la Copa TS se ha fomentado la competición en turismos. Los monoplasas han de tener una vía mínima de 1,10 metros, y una distancia mínima entre ejes de 2 metros. Otros datos son los mismos que los especificados para los coches de Fórmula III: largo máximo del vehículo, características de la carrocería, peso, posición del conductor, sistema de protección y seguridad, distancia, etc.

Un aspecto en el cual difieren totalmente la Fórmula 1430 y la Fórmula III es en cuanto al empleo de llantas y neumáticos. Estos últimos han de ser de fabricación nacional y, por tanto, no hay disponibilidad de tipos "racing". Las llantas serán de 13 pulgadas, con un ancho máximo de garganta, de 5 pulgadas; además, deberán estar fabricadas en chapa estampada. Es éste el punto más débil y criticado de la Fórmula 1430, ya que es un calzado bastante inadecuado para la potencia que se logra de los coches y para las velocidades que pueden conseguir. Se calcula que los Fórmula 1430, con todo, desarrollarán una velocidad máxima de más de 200 Kms/h.

A pesar de todo, las limitaciones en cuanto al tipo de llantas y neumáticos vienen por la escasa producción nacional. Debido a ello, la firma Firestone, que quiere entrar de lleno a en la competición frente a las posibilidades de Michelin y su neumático AS, destacó hace unos días a su máximo técnico en materia de neumáticos —el encargado de la Fórmula 1— y estudió en Madrid si el neumático "T-orino" servía plenamente para la Fórmula 1430. El resultado de las pruebas fue satisfactorio y las fábricas de Basauri fabricarán y comercializarán este tipo, para que así pueda ser empleado en las carreras. También se estudia ahora la posibilidad de fabricar llantas de 6 pulgadas, de forma que puedan ir mejor calzados los coches.

LOS FABRICANTES

Dos son las empresas que, hasta ahora, más seriamente se han dedicado a la construcción de estos monoplasas, y las que mayor número de coches van a lanzar: Selex, de Barcelona, y Lince, de Sevilla. En Madrid, es Antonio Madueño quien tiene preparado un mayor número de chasis y quien parece que

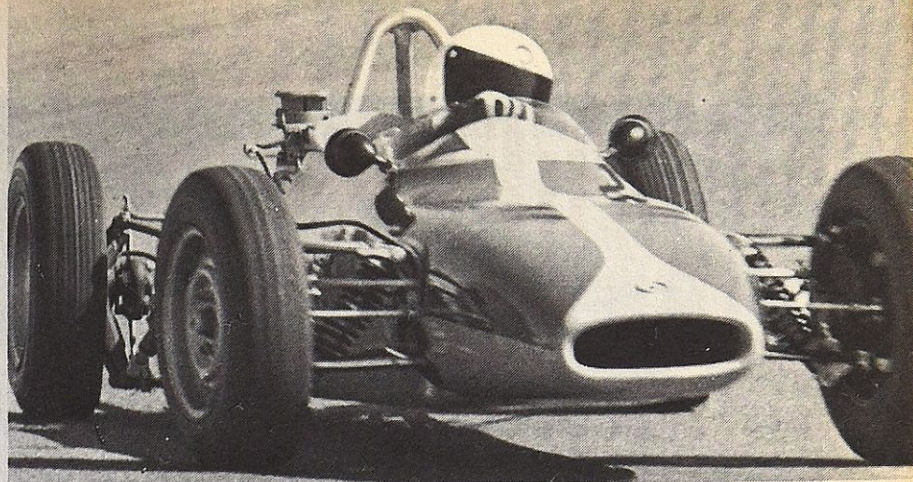
tendrá disponibles seis coches para la primera carrera. Hispakart, que tiene uno completamente terminado, también lanzará algunas unidades más. Rodeiro sacó otro coche a pruebas, pero sufrió dos accidentes que casi lo dejan fuera de esta carrera inicial por la construcción. Albacete, por su parte, parece que abandona de momento su proyecto de participar también en la lucha de los constructores. Scarabo, que tenía ambiciosos proyectos de hacer un elevado número de coches y a un precio mucho más bajo que sus competidores, ha tenido algunas dificultades y no se sabe si logrará sacar a tiempo sus coches.

La sólo enumeración de los nombres anteriores hace ver la animación que reina en torno a la Fórmula 1430. Efectivamente, por ser la primera vez que España se emprende una competición nacional de monoplazas, se empieza con fuerza. Sólo hay un inconveniente: el retraso excesivo que tienen los fabricantes, la casa Seat (que patrocina la Fórmula) y la Federación.

PILOTOS, COCHES Y TIEMPOS

Nuestro compañero Julián Rosende salió un día a la pista del Jarama, donde presentaban el Lince. Rodó las primeras vueltas y, al cabo de un corto tiempo su marcha era de 1' 54". Delgado de Robles rebajó el tiempo y lo puso en 1' 50". Paco Sanjuán, el constructor, que conocía mejor los coches rodaba entonces a 1' 50". Al cabo de tres semanas, con el motor ligeramente tocado, Angel Nieto sacó un tiempo sensacional de 1' 44" 8/10. No es muy válido, realmente, este tiempo, aunque creemos que, a la larga, se puede lograr. Por su parte, Cañellas, que tiene una amplia experiencia en monoplazas, está rodando casi de forma permanente en 1' 48".

Las posibilidades que tiene el Fórmula 1430 son muy amplias. Le faltarán sólo unos 5" para equipararse a los tiempos de los fórmula III en el Jarama, a excepción del récord sensacional de Wisell, que logró 1' 37".



Los pilotos, por lo general, se encuentran completamente desentrenados. Los que van a rodar con coches Selex llevan una cierta ventaja, sobre todo Cañellas y Poco Jotsa. También llevarán estos coches Palomo, Babler, Sugrañes, etc.

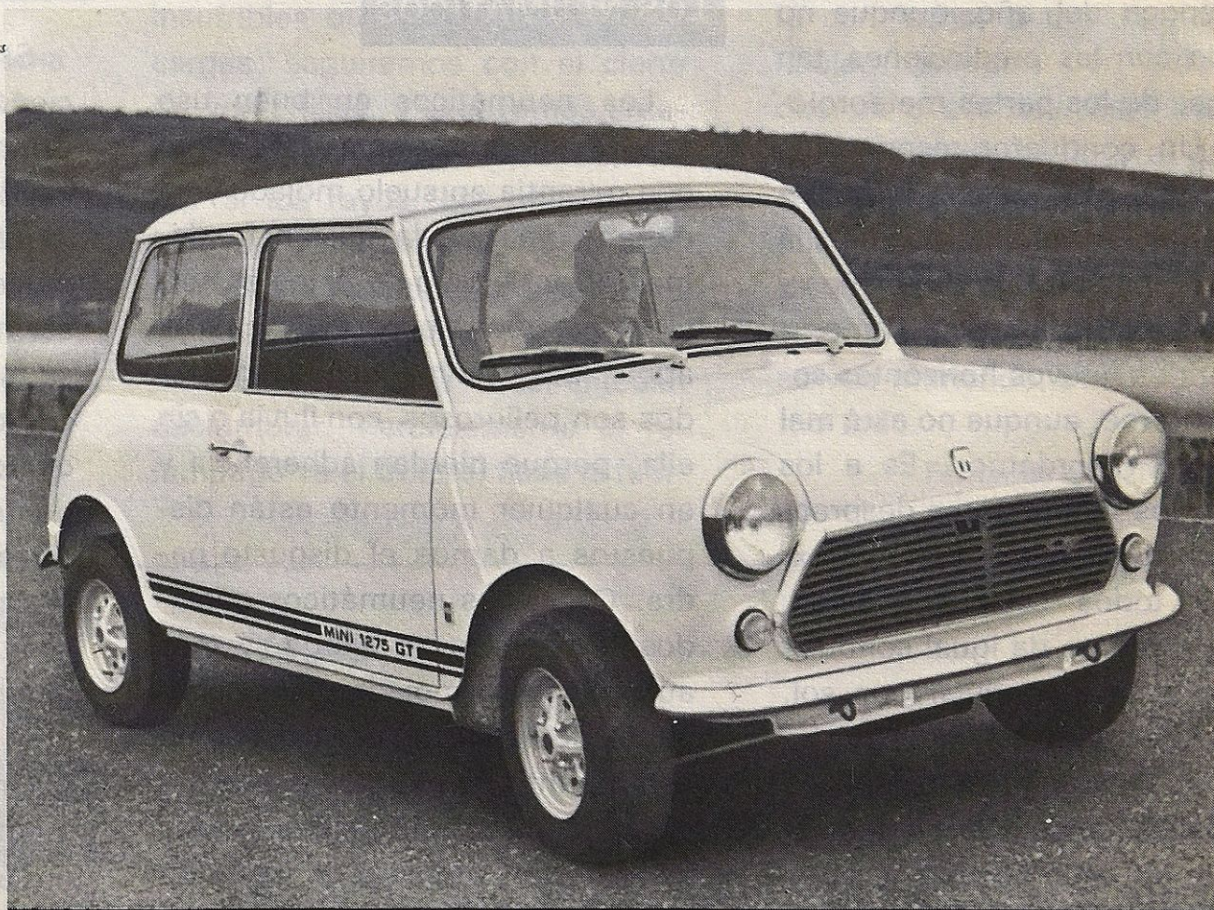
Con Lince tienen anunciado que correrán los hermanos Bay, Villarrasa, el propio Sanjuán, y algunos otros pilotos.

Llevarán el "Cordobán 1430" de Madueño los pilotos Zapico, Delgado de Robles, Villacieros, Rosende y "Correcaminos". Estos tres últimos parece ser que formarán escudería apoyados por SKF Española y una importante firma de bodegas jerezanas.

También es posible que Pedro Deike lleve el M-Pre, mientras que Gerardo van Dulken pilotará el Hispakart fabricado por Ramón López.

La primera carrera, que estaba prevista para el próximo día 21 de marzo, ha sido aplazada al 4 de abril, a fin de que los coches puedan rodar ya con las relaciones cerradas y grupos. Esperemos que, con la bajada de bandera de este Campeonato, el deporte automovilístico español de un importante paso.

J. M. V.
(Motor Press)



MINI 1275 GT

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

"Rodando bajo la lluvia"

El hombre apenas encuentra dificultades para caminar bajo la lluvia, ya que en cualquier momento puede acelerar sus pies o frenar en seco, sin consecuencias, o resguardarse en cualquier parte. Generalmente, con un paraguas o con impermeable o chubasquero, ha resuelto el problema. No así les ocurre a los automovilistas.

La lluvia plantea problemas a los conductores y, a veces, más serios y peligrosos de lo que parece. El cielo de nuestro país no suele ser pródigo en enviarnos las lluvias, pero suele llover y bien en cualquier época del año, aunque no coincida con las predicciones, tan en boga, de los partes meteorológicos. Un conductor responsable sabe de las dificultades que plantea el agua esa que nos cae de allá arriba, y por tanto, a los dueños y señores de su volante no vamos a descubrirles nuevos horizontes sobre este tema, aunque no está mal que se lo recordemos. Es a los otros, a los conductores despreocupados, a los optimistas con exceso, a todos esos que dicen: "¡Bah!, a mi me da igual conducir con lluvia, que conducir con sol. Eso no tiene importancia."

Cuando conducimos un vehículo y las nubes comienzan a descargarse de su peso líquido, el suelo absorbe, en principio, la humedad, hasta que ese suelo, sea de asfalto, piedra o cemento, se empapa bien, se convierte en una sustancia deslizante, llamada barrillo, capaz de hacer perder el control de cualquier vehículo, por muy buen con-

ductor que lo dirija. Después, si el agua sigue cayendo, la cosa cambia. La cosa cambia porque la carretera, o la autopista, se limpia y queda tan brillante y hermosa como un potro recién bañado. Es conveniente, como medida precautoria, reducir la velocidad al principio, sin llegar a ese paso de tortuga de algunos conductores que ignoran los inconvenientes, que para los demás vehículos supone su excesiva prudencia o su excesivo temor.

LOS NEUMATICOS

Los neumáticos en buen uso son factor importante para rodar con garantía en suelo mojado y no patinar, ya que la misión fundamental del dibujo de éstos es servir como drenaje para evacuar el agua. Los neumáticos desgastados son peligrosos, con lluvia o sin ella, porque pierden adherencia y en cualquier momento están dispuestos a darnos el disgusto padre. Con estos neumáticos gastados, el frenazo se alarga, y más aún con suelo mojado que se alarga el doble de lo normal. Como contrapunto de ello nos puede llegar el patinazo, tan peligroso. Hay un aparato inquieto y juguetón que debemos preocuparnos de tener en perfecto funcionamiento. Su nombre es limpiaparabrisas. Las escobillas en buen estado aseguran un barrido del cristal perfecto. Pero no lo emplee nunca en seco, espere a que se haya empa-

pado el cristal, así barrerá mejor el polvo y la suciedad, de otra forma lo empañará y producirá arañazos. Las escobillas del limpiaparabrisas hay que reemplazarlas cada varios meses, o todo lo más, cada año, porque el frío, sol y lluvia, las agrietan y no pueden cumplir su misión. Si nuestro viaje comienza con tiempo lluvioso, es recomendable frotar los cristales del parabrisas y la luneta con un producto casero, que todos conocemos y está al alcance de la mano y de cualquier bolsillo: la patata. Se corta por la mitad y se recorre bien la superficie de los cristales. El resultado será que el agua al patinar por el cristal lo dejará limpio y brillante: nítido. Si la lluvia es tan copiosa que puede ganar la acción al limpiaparabrisas, el problema se complica y lo mejor será parar fuera de la carretera, si es posible, y esperar a que escampe.

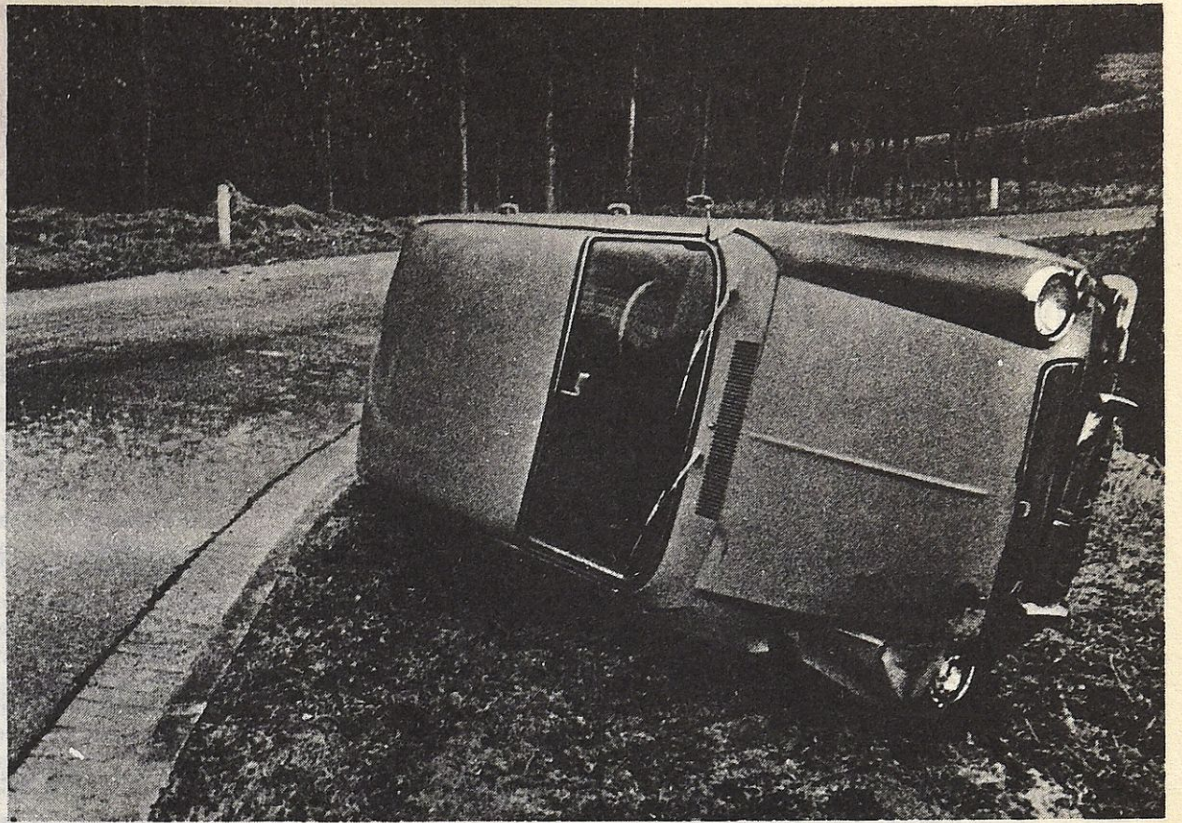
LA LLUVIA DURANTE LA NOCHE

Si esto ocurre de noche, encienda la luz de cruce, al parar. Cuando la lluvia nos atrape conduciendo de noche, hay que reducir la velocidad y encender la luz de cruce que es más penetrante, por ser más corta. La luz de los faros se refleja en la lluvia y produce un cierto deslumbramiento del conductor, por ello la velocidad prudente en estos casos puede ser de 40 a 50 kilómetros por hora, así la carretera que tenemos delante, se iluminará y veremos mejor. Debemos desechar por falsa la opinión de muchos conductores que creen sinceramente que el pavimento, bien lavado por la lluvia, ya no es peligroso. Conviene continuar circulando con una buena dosis de prudencia; aunque no sea tan peligroso como en los primeros momentos de lluvia, cuando se forma el barrillo, ¡atención!: si el pavimento es adoquinado y está mojado, siempre será peligroso.

Cuando los cristales están empañados por el vaho, la cosa está resuelta con una parada momentánea y pasar una bayeta o un pañuelo. Ocurre que los tambores y los forros de los frenos pueden estar afectados por la lluvia y para que se sequen debemos pisar suavemente el pedal, varias veces, con el coche marchando a velocidad moderada para que por efecto y calor de la fricción se puedan secar. Si en nuestro camino encontramos un charco, cosa lógica, hay que disminuir la velocidad y mantener la dirección recta, para evitar que el "planeo" o flotación nos desvíe el coche hacia cualquier lado, ya que durante esos segundos, no llevamos el control del mismo. Existe otro peligro quizá más importante y peor en esto de los charcos, y es que en vez de "planear" podemos "bucear, ya que ignoramos la profundidad que pueda esconder ese charco.

LAS TORMENTAS

Aún nos queda otro problema que es más bien de tipo psicológico y vamos a charlar sobre el mismo, antes de poner punto final. A veces, la lluvia viene acompañada de tormenta, con sus truenos, relámpagos y rayos. No son tan temibles como parecen. Es muy difícil que los coches atraigan los rayos. No recuerdo haber leído, ni



presenciado en los veintisiete años que estuve en mi pueblo —vivía junto a la carretera, y ya vi pasar coches y tormentas—, que un rayo haya caído sobre un coche que circule. Creo que en la ciudad no ocurrió tampoco. En estos casos hay que sujetar los nervios; si llevamos radio, comenzaremos por apagarla, para evitar esos ruidos insufribles que producen las descargas; seguiremos con el cierre de ventanillas, y si llevamos antena exterior, será mejor bajarla, por si los rayos. Los relámpagos influyen, naturalmente, en la sensibilidad del conductor y, por tanto en sus reflejos. Nos ciegan momentáneamente y nos pueden deslumbrar. Paralelamente al relámpago va el trueno, tiene la fuer-

za suficiente para deprimir el ánimo del más pintado conductor, ya que influye en sus nervios, y por tanto, puede disminuir sensiblemente su sentido de responsabilidad y su control. Y como para ir a una clínica o un poquito más allá, no tenemos prisa, lo mejor que podemos hacer es buscar un refugio o un bar de carretera, tomar un café con leche, o una naranjada, y hablar, dialogar, con quien sea, dueños o clientes. Esto nos tranquilizará, pues al fin y al cabo, el diálogo es vida viva y nos hace encontrarnos con nosotros mismos. Mientras, allá afuera, la tormenta, los truenos, los relámpago se van muriendo, poco a poco; como todo.

Fernando SANTOS RIVERO

AMORTIGUADORES

KONI

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

TALLERES AMARA

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

LOS FILTROS, ELEMENTOS DE MAXIMA IMPORTANCIA

Los buenos filtrados de aire, aceite y gasolina prolongan la salud del motor.

Cuando se le quiere dar larga vida, con buenas condiciones de uso, a un automóvil, hay muchos puntos fundamentales en el mantenimiento. Después del rodaje, del que ya hemos hablado en otras ocasiones, pasamos ahora a la cuestión del filtrado.

Filtrar es eliminar de un fluido todas aquellas sustancias nocivas. En un automóvil normal se trabaja con tres clases de fluidos: el aire, la gasolina y el aceite, y son ellos tres los que precisan una acción filtrante. Hay después otra serie en la que el filtrado no es imprescindible, aunque sí necesite una limpieza previa.

EL FILTRO DE GASOLINA

El filtro de gasolina es el más pequeño y el que menos solemos tratar. Si se tratara de motores diesel, el sistema de filtrado se convierte en algo fundamental, al igual que ocurre con los motores de inyección de gasolina.

El objetivo fundamental en el filtrado de la gasolina es eliminar las pequeñas suciedades que pueden perjudicar la carburación. Y al decir perjudicar no nos referimos exclusivamente a la clásica obstrucción de un surtidor, sino al taponamiento parcial, que no llega a impedir un funcionamiento aparentemente normal del motor, pero que está modificando el correcto reglaje, empobreciendo la mezcla de gasolina y haciendo trabajar al motor en malas condiciones con un calentamiento excesivo.

El filtro Purolator de gasolina tiene una finura de filtrado del orden de 10 micras (la micra es la milésima parte del milímetro), por lo que es prácticamente imposible la obstrucción total o parcial de un surtidor. El elemento filtrante es el clásico cartucho de papel filtrante y que en función subsidiaria también sirve para eliminar las gotitas de agua que pueden venir desde el depósito.

La recomendación oficial es cambiarlo cada 10.000 kilómetros, aunque admite una utilización quizá todavía más larga sin mayor problema y lo normal es cambiarlo una o dos veces por año en función del kilometraje que normalmente se recorra.

EL FILTRO DE AIRE

Con el fin de evitar que la gran cantidad de pequeñas partículas de polvo, arena fina y demás impurezas que vienen flotando en el aire entren al motor, se monta el filtro de aire. Existen diversos tipos (ciclónico, en baño de aceite, de rejilla metálica, etc.), pero el de mayor eficacia, con diferencia, es el de cartucho de papel con elemento recambiable. En los Purolator, la finura de filtrado es de 25 micras, que deja fuera de la circulación a todas las partículas con tamaño suficiente para causar un perjuicio mínimamente importante.

Recambiando el elemento en los plazos prescritos (usualmente suele ser cada 10.000 kilómetros aunque varía según los coches y el tamaño del filtro utilizado), no hay el menor problema de que la colmatación o taponamiento del filtro sea suficiente para disminuir en forma alguna las prestaciones del coche o aumentar su consumo de combustible.

EL FILTRO DE ACEITE

Los motores que de hoy en día trabajan muy revolucionados y bajo cargas elevadas. Por ello la lubricación tiene una importancia de primerísimo orden y resulta imprescindible para asegurar el correcto funcionamiento y la necesaria duración del motor. Los aceites están realizando progresos día a día en cuanto a sus cualidades lubricantes, su resistencia y demás cualidades. Pero de nada nos serviría un aceite de extraordinaria calidad si fuera portador de una serie de productos extraños que lo convirtiesen en líquido abrasivo.

Y esto es lo que ocurriría si el aceite no fuese filtrado. Las impurezas que conviene eliminar del aceite son de dos tipos: partículas de acción mecánica, que erosionan las superficies metálicas en fricción, creando a su vez nuevas partículas erosionantes, y sustancias de tipo químico, que degradan las cualidades lubricantes del motor.

Todas ellas son retenidas por el filtro de aceite, que en el caso de un filtrado de flujo total tiene una finura del orden de 15 micras que desciende a 10 micras para los de filtrado en derivación (como los Seat 600 y 850).

De la estanqueidad y resistencia del filtro en sí hemos sido testigos en el laboratorio de Purolator, de cómo un filtro del tipo correspondiente a un 124 aguantaba una presión de hasta 28 kg/cm²; momento en el que la junta de goma circular de sellado saltó; el cartucho metálico no había sufrido deformación alguna.

En todos estos filtros de papel especial, el filtrado se realizó "en profundidad". Es decir, no solamente es la superficie desarrollada de papel lo que cuenta, sino también su espesor, que, con ser muy fino, es suficiente para retener varias capas sucesivas de impurezas.

La máxima eficacia de un filtro no es cuando está nuevo, sino cuando está usado; esto es lógico, ya que las propias impurezas retenidas sirven para ir aumentando la finura de filtración. Lo que ocurre es que, en idéntica proporción, aumenta la obstrucción del filtro y su efecto de retención. Por tanto, podríamos decir que el filtro al comenzar, retiene muy poco y filtra bien; pasa luego por un punto óptimo, en el que tiene un filtrado más fino, y luego comienza a degradarse su funcionamiento, porque si bien el filtrado sigue siendo cada vez más eficaz, su efecto de retención disminuye el caudal de fluido que pasa a su través.

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

AMPLIACION DE SERVICIOS DEL "EUROPA-BUS"

En el curso del año 1971 está prevista una ampliación de la red de circuitos del servicio de transporte por carretera "Europa-Bus".

Entre las innovaciones en el mismo figurarán diversos puntos de la Costa Brava, concretamente *Figueras, Calella*, con enlace varias capitales europeas.

LA PRODUCCION DE "CARAVANAS-REMOLQUES" EN HOLANDA

La producción holandesa de vehículos para el "camping se ha duplicado" en los dos últimos años transcurridos.

Se calcula que en 1970 se fabricaron en Holanda unas 10.000 unidades de "Caravana-Remolques" y carros-tiendas o carros-carpas.

SALON DEL AUTOMOVIL "RAI" EN AMSTERDAM

Ayer cerró sus puertas el Salón del Automóvil "Rai" en Amsterdam. Este Salón, bienal, alterna cada dos años con una Exposición de automóviles utilitarios industriales y es organizado por la Asociación Holandesa "La Industria de la Bicicleta y del Automóvil".

Además de automóviles de turismo -65 marcas de 12 países- se exhiben de nuevo un extenso surtido de accesorios y componentes.

EL PARQUE DE AUTOMOVILES EN LA REPUBLICA FEDERAL ALEMANA

El parque automovilístico en Alemania aumentó en 1970 en un 8 % a un total aproximado de 17.900.000 vehículos contra 16.600.000 unidades a finales de 1969. Esta excepcional cuota de incremento se debe, principalmente a la matriculación en 1970 de 1.200.000 automóviles de turismo y "Combis", existiendo así actualmente en Alemania 14.400.000 turismos y "Combis", contra 13.200.000 unidades a finales de 1969.

PRODUCCION DE AUTOMOVILES EN LOS PAISES DEL MERCADO COMUN

En el Mercado Común se construyeron en 1970 un total de 8.700.000 automóviles, es decir, un 8 % más que en el año 1969.

La República Federal Alemana sigue a la cabeza con una participación del 44,2 %, siendo así el mayor productor de automóviles en la Comunidad Económica Europea. En segundo lugar figura Francia; con el 30,7 % y en tercer lugar, Italia, con el 21,2 %.

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

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

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

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

Organización propia en el extranjero:

Bancos Filiales:

BANCO DE SANTANDER-ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España y Calle Venezuela-Edificio "La Rotonda" - Anexo-Apdo. Postal, 9 A - 484
Teléfono 3 - 5325

PANAMA, 9 A

Representaciones en Europa:

ALEMANIA Schubertstrasse, 1-Teléfono (0611) 745090

6-FRANKFURT/MAIN

BELGICA Edificio Philips
Place de Brouckère, 2 - Teléfono 18-37-43

1000-BRUSELAS

FRANCIA 90, Champs Elysées - Teléfono 2563151

PARIS - 8 6

GRAN BRETAÑA 38, Lombard Street-Teléfono 01-626-6070

LONDRES, E. C. 3

SUIZA 78, rue de Rhône - Teléfono 25-37-83

1204-GINEBRA

Representaciones en América:

ARGENTINA Bartolomé Mitre, 575 - Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BRASIL Edificio Barao de Iguape
Rua Direita, 250-13.º and. S/1304
Teléfono 34 21 49

SAO PAULO

COLOMBIA Carrera 7.ª, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974 - Teléfono 420941

BOGOTA, D. E.

CHILE Calle Huérfanos, n.º 1.022 (esquina calle Ahumada) Departamento 806-Teléf. 65006

SANTIAGO DE CHILE

ESTADOS UNIDOS 375 Park Avenue, Seagram Building,
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

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

MEXICO 1, D. F.

PERU Jirón Ucayali, núm. 142-Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA Avda de Urdaneta, esq. Las Ibarras,
Edificio Central - Teléfono 819377

CARACAS

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7.951 (2)

RACING CAR SHOW

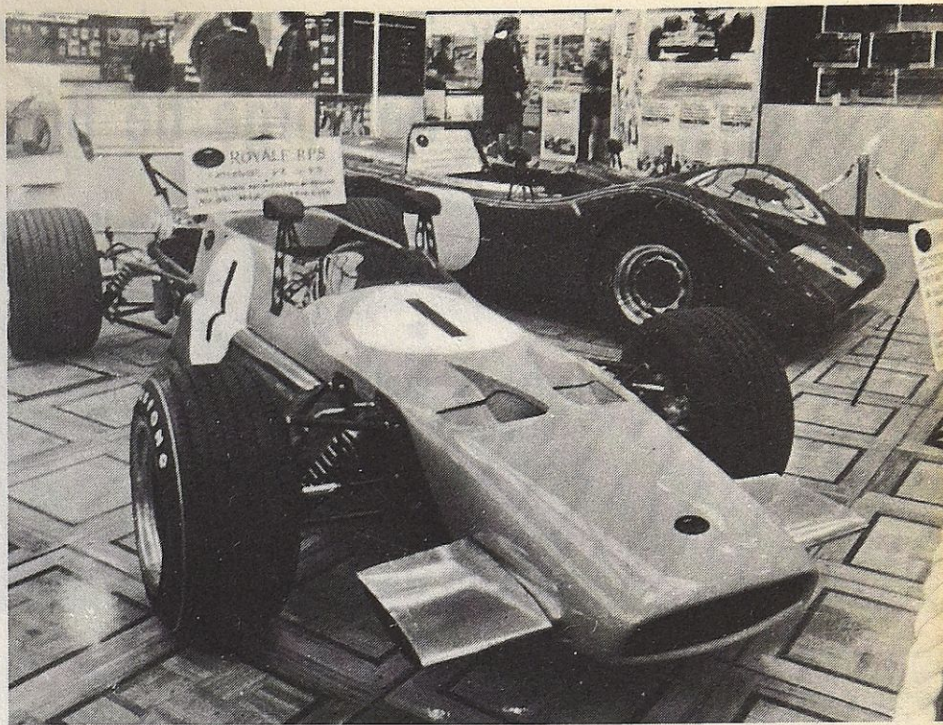
EL MAYOR ESPECTACULO DEL DEPORTE AUTOMOVILISTICO

Londres ha reunido estos días pasados el amplio, complejo y excitante mundo del automovilismo deportivo, en el Racing Car Show, manifestación que se celebra cada dos años.

El Racing Car Show se celebró por primera vez en 1960 y fue, realmente, una reunión de amigos, bajo el patrocinio del British Racing and Sports Car Club, y el éxito sorprendió a los propios organizadores. En 1969 el Show pasó a ser internacional, y, desde entonces se decidió su celebración bienal. La exposición, apoyada por la Manufacturers Traders Association ha adquirido ya una categoría similar a la del Salón de Londres.

Jack Brabham, que se encontraba en su refugio de Australia, voló a Londres para inaugurar el certamen. Después, en los diez días que ha permanecido abierto, casi doscientos mil visitantes han recorrido los 125 "stands" en los que, solamente los coches de carreras expuestos tenían un valor de más de 200 millones de pesetas. Pero, además de esto, la verdadera base del Racing Car Show, son los múltiples accesorios, "kits", piezas y todos los elementos que suelen entrar en juego en el automovilismo de competición. Cuanto puede ser pegado a la carrocería de un coche, cuanto se le pueda cambiar o adicionar, se encuentra acumulado en el Show. Desde un poster con un modelo o un piloto, hasta el motor completo de un Chaparral, o un prototipo entero y dispuesto a salir a la pista, pueden ser comprados allí. Pero, lo que más abunda son las culatas transformadas, los equipos de carburación y escape, llantas especiales y neumáticos.

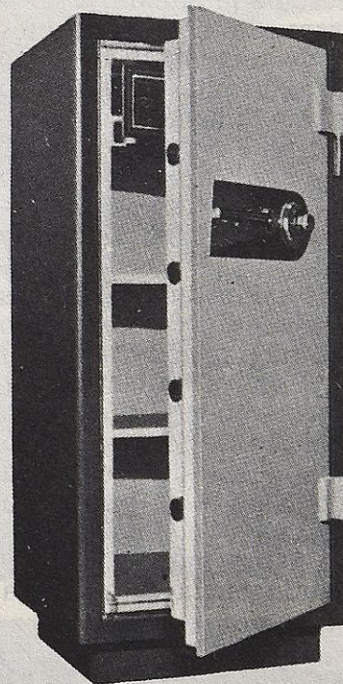
El espectador del Racing Car Show puede ver de un solo recorrido todas las realizaciones, completas o parciales, de firmas como Brabham, BRM, Lotus, Mac Laren, March, Chevron, Alfa Romeo, Royale, etcétera; coches deportivos como el Lotus o de competición pura, como el



Mac Laren M 18 o los Lotus de Fórmula 3. Gracias a ello el Racing Car Show se ha convertido en el más completo espectáculo para el aficionado al automovilismo deportivo.

Contando con la asistencia de mucho público joven, los clubs británicos aprovechan la ocasión para promocionar el deporte y lograr que obtengan sus licencias el mayor número posible de jóvenes. No es de extrañar que, quien ha empezado por comprarse un casco en el Racing Car Show siga después por ser incluido en una de las múltiples fórmulas de promoción que existen en el país.

(MOTOR PRESS)



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN

Lógica victoria de Jorge de Bagration al volante de su Porsche 908

La nieve caída durante la noche obligó a reducir la longitud de la carrera

Dos pilotos eibarreses, Charola y Barahona, tuvieron lucidas actuaciones

La humedad afectó seriamente al Porsche 906 de Juan Kutz

Recompensando la magnífica organización de las tres ediciones precedentes, la Federación Española de Automovilismo decidió incluir a la IV Subida Automovilista a Arrate entre las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Montaña. Se celebró el pasado día 21 de marzo, teniendo como escenario la carretera que conduce al famoso Santuario Eibarrés, carretera sobre la cual a la semana siguiente figuras relevantes del ciclismo internacional disputaron la Subida Ciclista y el Criterium Europeo de Montaña en su versión 71.

El simple hecho de que una prueba sea puntuable para el Campeonato de Montaña atrae a los mejores pilotos de la especialidad, atracción que en el caso de Arrate era aún más efectiva si cabe por la interesante dotación económica de la carrera, ya que los premios en metálico totalizaban la bonita cifra de 105.000 ptas., cifra record conseguida gracias al entusiasmo desplegado por la Delegación Eibarresa del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, entidad con la cual colaboraba el Club Deportivo Eibar, para organizar la carrera. Por lo expuesto la calidad tanto de pilotos como de máquinas fue objeto del mayor elogio por parte de los diversos medios informativos en los días que precedieron a la Subida.

En la tarde del día 20 se celebraron los entrenamientos oficiales, caracterizados por una lluvia torrencial, presagio del diluvio que caería al día siguiente durante el desarrollo de la carrera. En estas desfavorables condiciones atmosféricas, el veterano piloto donostiarra Juan Kutz al volante de su ya vetusto Porsche 906 se adjudicó el mejor tiempo de los "entrenos", tiempo que no pudo revalidar al día siguiente debido en gran parte a las dificultades mecánicas que se le presentaron.

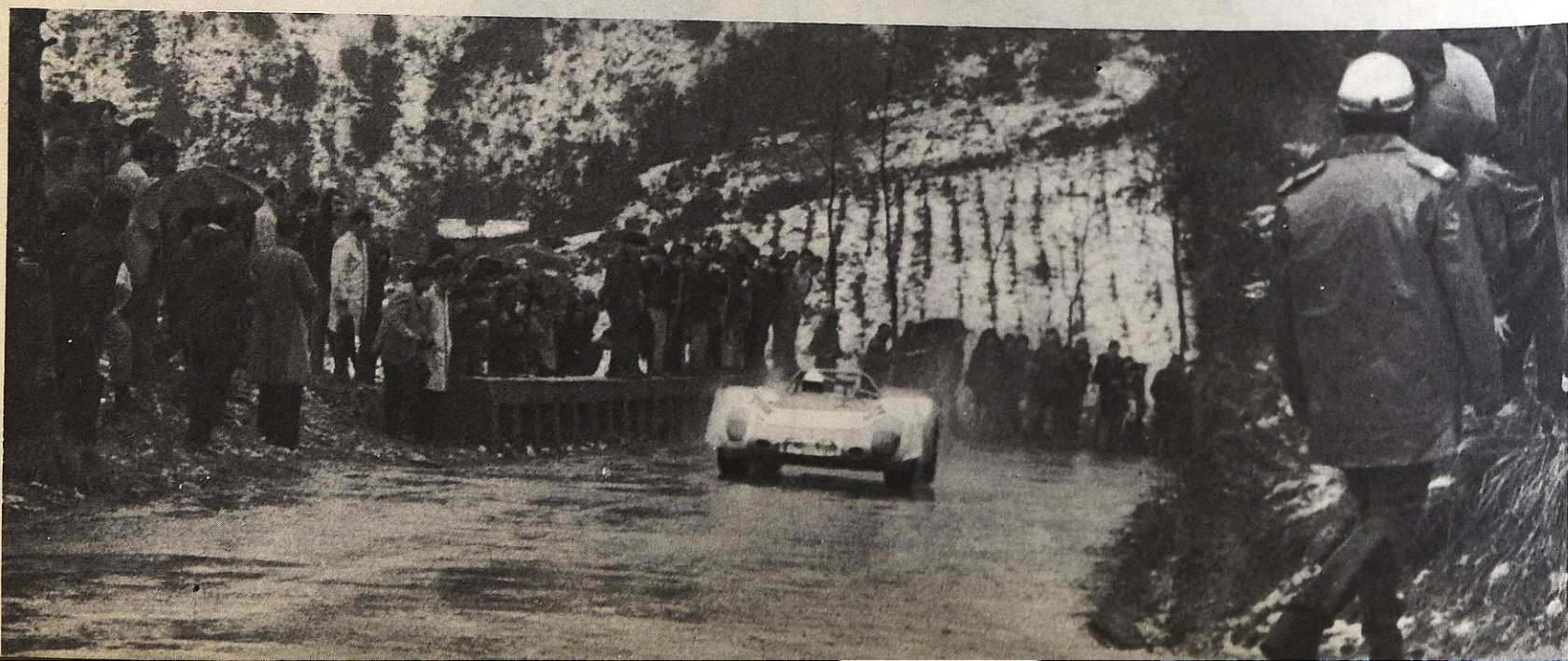
Suponer que al día siguiente se presentarían dificultades climatológicas, encajaba dentro del más puro razonamiento lógico; lo que a nadie le pasó por la imaginación era que al día siguiente las laderas de Arrate amanecerían cubiertas por el blanco manto de nieve caído generosamente durante la noche. A las 9 de la mañana, una hora antes del comienzo de la carrera, la última zona del recorrido se hallaba cubierta por 20 cms de nieve. Intentar pasar por ella en prueba de velocidad hubiese sido una temeridad sin el equipo neumático adecuado, del que carecía la inmensa mayoría de los participantes, ya que semejante contingencia escapaba a

todas las previsiones. Tras un pequeño conciliábulo, el Director de la Prueba, don Joaquín Arévalo, y el Director Adjunto, don José Eceiza, haciendo uso de las prerrogativas que les concede el Código Deportivo Internacional, optaron por la acertada solución de acortar la longitud de la carrera, la cual quedó reducida a 3.850 m. en lugar de los 5.920 m. inicialmente previstos. A pesar de la reducción sufrida, que favorecía claramente a los vehículos de pequeña cilindrada —léase Alpine—, porque como sabrán muchos de nuestros lectores los tramos iniciales de la Subida a Arrate se caracterizan por sus curvas cerradas, en contraposición a la zona alta del recorrido en la que los virajes son más rápidos, la abrumadora potencia del Porsche 908 de Jorge de Bagration se impone, siendo el piloto de la Escudería Nacional Calvo Sotelo, quien se adjudica el mejor "crono" (3-02), seguido de Lencina, al volante de un Porsche 911 S, a 9 segundos. La tercera posición es para Juan Kutz, quien a los mandos del Porsche 906, que durante la presente temporada correrá defendiendo los colores de la Escudería La Coruña, entra a 5 segundos de Lencina, retraso que se explica por las dificultades existentes en el circuito eléctrico como consecuencia de la humedad reinante. En las restantes posiciones y en este mismo orden cruzan la línea de meta Claudio Aldaco, Rafael Ateca, que al igual que el año pasado tendría una lucidísima actuación, Del Olmo, Fernando Charola, gerente de Amortiguadores Récord, utilizando el Alpine 1440 de Sunsundegui, De Cos, Pablo Barahona, jefe de Talleres Otola, Servicio Oficial SEAT en Eibar y Jesús Sáez de Buruaga.

Esta clasificación de la primera manga sirve para confirmar la idea de que a pesar de las desfavorables condiciones climatológicas, que dificultan seriamente la adherencia al rizado piso de Arrate, suponiendo un enorme "handicap" sobre todo para los coches potentes, el Porsche 908 que conduce Jorge de Bagration, es totalmente inalcanzable, y no será inquietado por nada ni por nadie.

En la segunda ascensión, la adherencia es peor aún que durante la primera manga, ya que el firme no tiene capacidad para drenar las abundantes cantidades de agua que caen ininterrumpidamente sobre él. Los pilotos se ven amenazados por el "aquaplaning", fenómeno que se produce al existir una película de agua entre el pavimento y el neumático, consecuencia de la incapacidad de evacuación de la cubier-ta, y se producen ligeros accidentes, afortunadamente sin ninguna consecuencia grave, quedando todo reducido a unos aletazos y rasguños. En la segunda manga, el futuro vencedor realiza un tiempo muy superior al de la primera, siendo Lencina, que repite con una ínfima diferencia que se cifra en décimas, quien se adjudica el mejor tiempo. Fernando Charola entra en esta ocasión en segunda posición a 4 segundos del Porsche 911 de Repsol, siendo la tercera para el bilbaíno Rafael Ateca que se clasificaba de este modo en el primer lugar del Scratch para los Grupos 1.º y 2.º. Kutz, a pesar de sus esfuerzos, se vería traicionado por la humedad que impregnaba el sistema eléctrico del Porsche 906, así como por el incorrecto funcionamiento de los frenos, y se clasificaría finalmente en cuarta posición.

Fue digna de elogio la actuación de Pablo Barahona, jefe de Taller de Otola, S. A., quien apoyándose al igual que



Charola en un perfecto conocimiento del terreno contrarrestó las exiguas cualidades competitivas del 124 Sport 1600, con el que se clasificó tercero en el grupo de vehículos de fabricación nacional.

A pesar del aguacero y del frío reinante, los 4.000 espectadores que calculamos presenciaron la prueba, disfrutaron admirando la pericia de los participantes, que hicieron verdaderos alardes de virtuosismo sobre el resbaladizo trazado que conduce a Arrate. La Delegación en Eibar del Real Automóvil Club Vasco-Navarro se apuntó un nuevo tanto a su favor, así como las fuerzas del subsector de Tráfico de la Guardia Civil que colaboraron magníficamente con la organización. Fue sin duda una interesante jornada automovilística, en la que proliferaron las dificultades, lo cual por otra parte dio un inusitado "ambiente" a la carrera.

JAVIER SANGÜESA

CLASIFICACION SCRATCH GRUPO 1.º y 2.º

- 1.º Rafael Ateca MINI 1.275
- 2.º Luis M.ª del Olmo MORRIS-COOPER
- 3.º Juan Tomás Azcoaga MINI 1.275

CLASIFICACION SCRATCH GRUPO 3.º, 4.º, 5.º y 6.º

- 1.º Jorge de Bagratión PORSCHE 908
- 2.º José Manuel Lencina PORSCHE 911S
- 3.º Fernando Charola ALPINE 1440
- 4.º Juan Kutz PORSCHE 906

COCHES DE FABRICACION NACIONAL

- 1.º Rafael Ateca MINI AUTHI 1275
- 2.º Ricardo Muñoz ALPINE FASA 1440
- 3.º Pablo Barahona SEAT 124 SPORT

ESCUDERIAS

- 1.º ESCUDERIA RECORD, F. Charola, C. Aldecoa y Jesús S. de Buruaga.

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH GRUPOS 3.º, 4.º, 5.º y 6.º.

Participante	Grupo	Mejor tiempo
1.º Jorge de Bagratión	6	3,02/5
2.º José Manuel Lencina	6	3,11/4
3.º Fernando Charola	6	3,15/8
4.º Juan Kutz	5	3,16/5
5.º Claudio Aldecoa	6	3,19/6
6.º León de Cos	6	3,21
7.º Ricardo Muñoz	6	3,25/8
8.º Pablo Barahona	6	3,25/9
9.º Elicio Ceballos	6	3,37

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH GRUPOS 1.º y 2.º

Participante	Grupo	Mejor tiempo
1.º Rafael Ateca	2	3,19/8
2.º Luis M.ª del Olmo	2	3,21
3.º Juan Tomás Azcoaga	2	3,27/6
4.º Jaime Zulueta	2	3,31/5
5.º José Joaquín Jauregui	2	3,31/7
6.º Antonio M.ª Beroiz	2	3,33/8
7.º Luis Fernández Pastor	2	3,34/8
8.º Ramón Londaiz	2	3,34/9
9.º Enrique Iriarte	2	3,38/4
10.º Javier Cortés	1	3,41/5

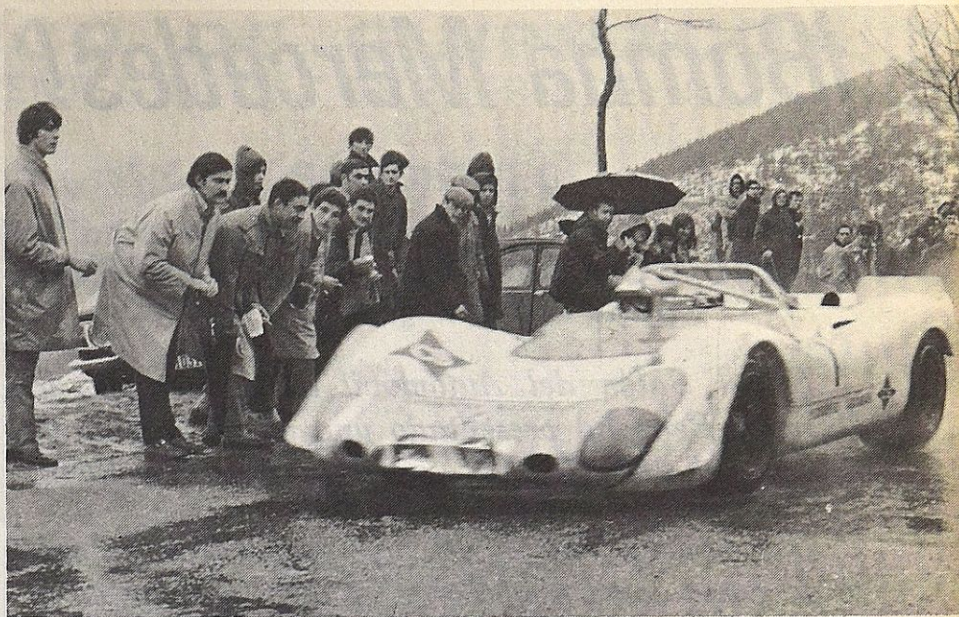
Pies de fotos: de arriba a abajo.

A pesar de las desfavorables condiciones de adherencia, se impuso el Porsche 908 de Jorge de Bagratión.

Juan Kutz, tuvo dificultades en el sistema eléctrico así como en los frenos, por lo que su Porsche 906, que ya se había proclamado vencedor en la II Subida a Arrate, no pudo dar el rendimiento apetecido.

Los sufridos cronometradores, reparten su actividad entre los "cronos" y el paraguas.

Bagratión y Lencina, arreglando cuentas. Algún desconfiado podría pensar que hubo "tongo"...



Bomba Mercedes!

EL 280 CON MOTOR DE 3,5 LITROS

En el Salón del Automóvil de Amsterdam, la Daimler Benz ha presentado una nueva versión de modelo, el 280 SE/SEL con motor de 3,5 litros.

Los modelos 280 S/SE, que registraron un éxito de venta como ninguno de los otros modelos en su clase, continúan en el programa de producción sin sufrir modificación. Ya en 1968, año de su presentación, se vendieron en Alemania, y en el extranjero, sólo del modelo 280 SE, 19 vehículos. Esta cantidad aumentó, hasta finales de 1970, a 68.000. Difícilmente puede hallarse una prueba mejor para el logro de la concepción de un modelo.

Del motor de 3,5 litros puede decirse lo mismo. Desde su introducción a principios de 1970 se han vendido alrededor de 10.000 vehículos de los modelos 300 SE Coupé/Convertible con motor de 3,5 litros, una cantidad considerable, habida cuenta de la categoría de precio. La nueva versión del mo-



delo 280 SE/SEL con motor de 3,5 litros es un coche maduro, confortable, potente y seguro que corresponde exactamente a los deseos de numerosos clientes.

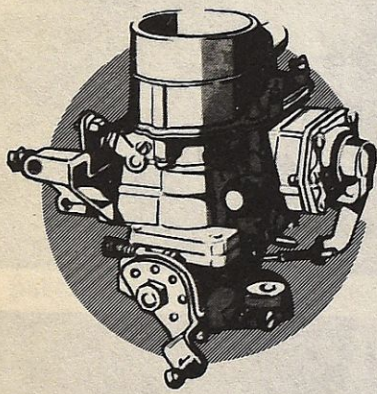
El motor de 3,5 litros de 8 cilindros en "V" y 200 CV. de potencia asocia principios acreditados con moderno progreso. Este se caracteriza, ante todo, por una serie de puntos esenciales, tales como:

- Un árbol de levas en cabeza por línea de cilindros.*
- Carrera corta (65,8 mm.; diámetro, 92 mm.).*
- El resultado de esto es una capacidad de giro muy elevada, pero, sin embargo, una velocidad de émbolos más reducida y con ello mayor durabilidad.*
- Inyección electrónica de gasolina.*
- Encendido transistorizado.*
- "Accesorios" de serie: alternador de 770 vatios, refrigerador de aceite, ventilador de mando hidráulico termorregulado y ventilador eléctrico adicional (termorregulado), filtro primario de aceite.*
- Además, muy importante: el motor cumple ya hoy con las nuevas disposiciones europeas sobre gases de escape, que todavía no han entrado en vigor.*

La inyección de gasolina con mando electrónico no necesita bomba de inyección. Por ello fue posible colocar los tubos de admisión (tubos oscilantes y colector) entre las culatas, ahorrando espacio. La altura de este motor de 8 cilindros.

La inyección de gasolina proporciona conocidas ventajas, tales como favorable decurso del par motor, potencia más elevada y menor consumo de combustible. Otro detalle digno de atención en este motor de ocho cilindros en "V" es el encendido transistorizado, que proporciona una carga extraordinariamente mínima de los contactos del ruptor (a través de los cuales fluye la corriente de mando del equipo transistorizado), evitando la quemadura de los contactos y las consiguientes variaciones del momento de encendido.

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

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE ENERO DE 1971

VEHICULOS

Matriculaciones.

Fueron matriculados un total de 829 vehículos, que se distribuyeron por tipos, de la siguiente forma:

Camiones	67
Autobuses	6
Turismos	699
Motocicletas	6
Tractores	1
Furgonetas y furgonetas mixtas	50
Total	829

El número de vehículos transferidos, alcanzó la cifra de 780.

CONDUCTORES

Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 534 permisos de conducción, que por clases se distribuyen de la siguiente forma:

De la clase E	6
De la clase D	11
De la clase C	17
De la clase B	399
De la clase A-1	2
De la clase A-2	99
Total	534

De estos permisos corresponden a mujeres, 86 y el resto a varones.

Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 163 licencias de conducción que solamente habilitan para conducir ciclomotores.

SANCIONES

Por infracción al código de la Circulación	2.803
Por infracción al Reglamento Transportes	60
Total	2.863

ACCIDENTES

Durante el mes se produjeron 59 accidentes, de los que 13 fueron en zona urbana y 46 en zona interurbana.

Hubo un total de 68 víctimas, que originaron 5 muertos 37 heridos graves y 26 leves. En 12 de los accidentes, sólo existieron daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron 1 ciclomotor, 4 motocicletas, 64 turismos, 14 camiones y 1 carro.

Por exceso de velocidad se ocasionaron 20 accidentes, 1 por circular por la izquierda de la calzada, 5 por no mantener el intervalo de seguridad entre vehículos, 5 por adelantamientos antirreglamentarios, 3 por giros incorrectos, 5 por no observar la prioridad de paso, 14 por irrumpir el peatón en la calzada y 6 por otras infracciones.

Del total de accidentes, 16 se produjeron por la noche y 43 durante el día. Por lo que al día de la semana se refiere, 12 tuvieron lugar en días festivos, 10 en anterior a festivo, 10 en posterior a festivo y 27 en días laborables.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Febrero de 1971

MATRICULACIONES

Turismos	568
Camiones	41
Motos	1
Furgonetas	58
Otros vehículos	13

ULTIMA MATRICULA: 76.381

PERMISOS DE CONDUCIR Varones: 501 Hembras: 93

LICENCIAS DE CONDUCIR Varones: 119 Hembras: 14

N.º Accidentes	81
N.º Muertos	15
N.º Heridos leves	43
N.º Heridos graves	48
Daños Materiales	21
Vehículos Implicados	138
Sanciones	2.342

RALLY-CROSS

Un deporte que apasiona...



En Inglaterra, el rally-cross es muy popular. Durante todo el año se celebran distintas pruebas en circuitos preparados especialmente. Habitualmente, las competiciones están organizadas en circuitos clásicos, tales como Brands Hatch, Cadwell Park y Mallory Park. Parte del recorrido se hace por la pista asfaltada, pero la mayoría tiene lugar en la "pelouse" o campo a través. Son, naturalmente, estos últimos recorridos los que más nos interesan, a nosotros y al público asistente.

PREPARACION DE LOS VEHICULOS

La preparación de los coches es muy simple. Los dos puntos principales de esta "adecuación" son los neumáticos y los limpiaparabrisas. También se equipa a los coches con puente autoblocante y caja de cambios con relaciones muy cortas. Los faros, parachoques, calandras y otros accesorios no son obligatorios.

Las marcas están representadas por equipos privados. Podemos decir que no hay una participación directa de ellas. Entre los pilotos más conocidos tenemos a Roger Clarky, de Ford, y a John Rodes, de la BLMC.

En los Ford Capri, destacamos la instalación de anchas llantas Minilite, de magnesio, calzadas con neumáticos Dunlop para nieve. Los motores desarrollan en torno a los 250 CV; siendo el primer accesorio el lavaparabrisas. Efectivamente, los depósitos de agua están formados por dos bidones de 10 litros cada uno, de los que salen unos tubos grandes que van a una bomba eléctrica muy potente que envía el preciado líquido al parabrisas por medio de unos dobles conductos fijados al limpiaparabrisas. El mando de toda esta impresionante instalación se encuentra al lado derecho del volante. La palanca de cambios está a mano izquierdá. Algunos participantes proba-



dos prefieren utilizar un parabrisas de plástico, al que practican una abertura frente a los ojos del piloto.

Cuatro vehículos toman posición en la línea de salida. Se dan tres vueltas al circuito solamente. La competición se produce, por tanto, en mangas de cuatro coches. Dicen que la primera curva —la forma de tomarla y la posición del piloto— es fundamental para el desarrollo de esta prueba parcial.

Los incidentes son numerosos, los "fuera de combate", también. Cuando un piloto va en cabeza, puede suceder que transforme un derrapaje "controlado" en un "tête à queue" que le haga perder la carrera o seguirla al revés.

La organización de estas pruebas es muy simple. No sería extraño que los aficionados españoles decidieran iniciarse en este tipo de competiciones, simples y divertidas.

ra hotel
residencia
alcalá



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE

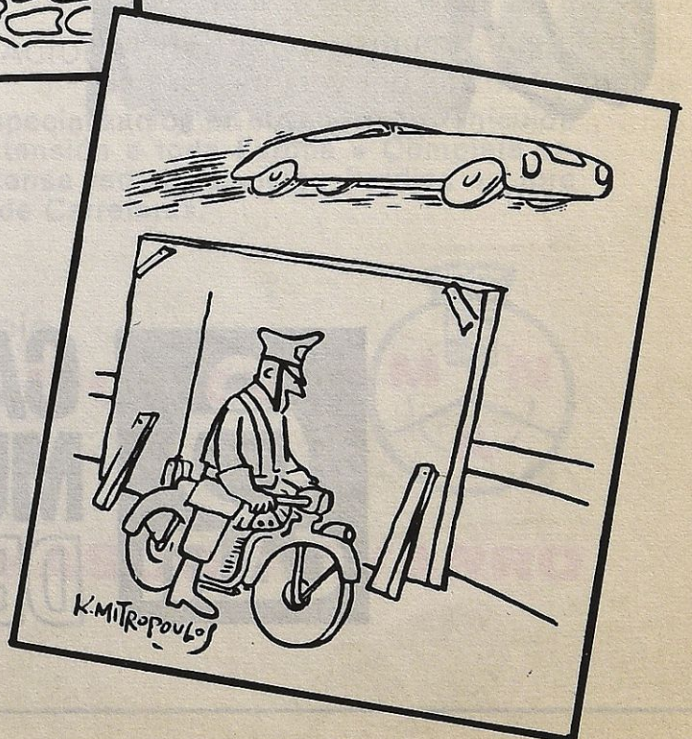
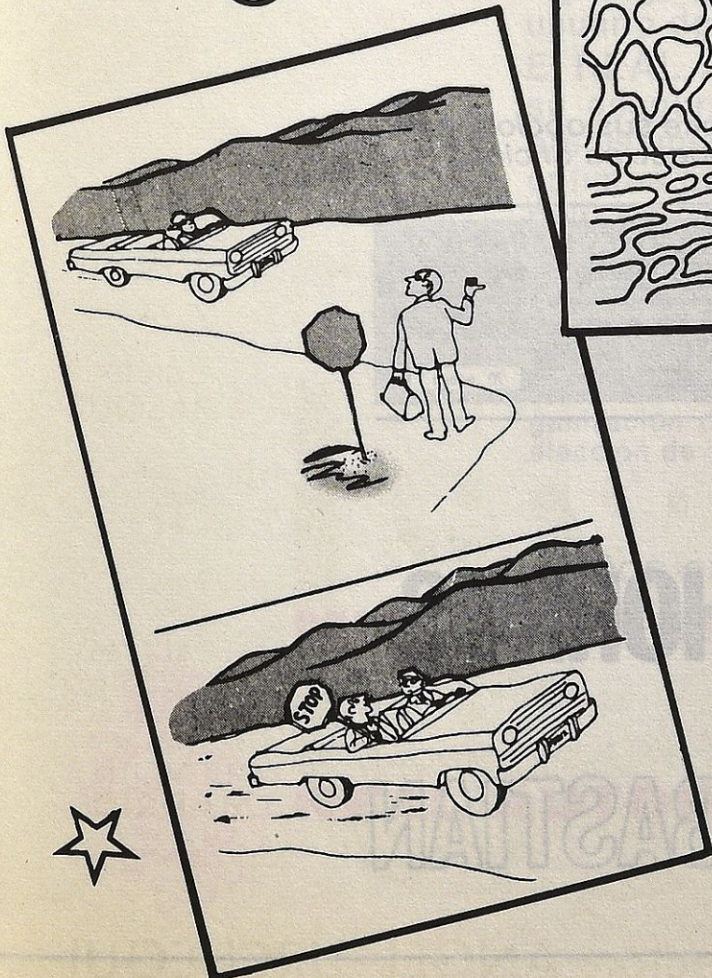
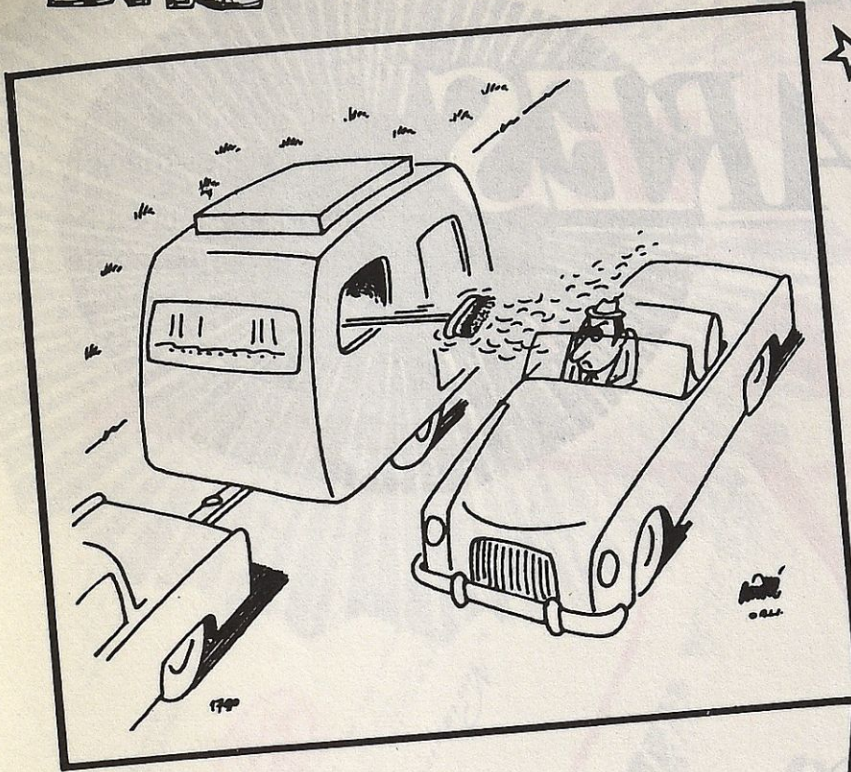


ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Telegr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI



RUEDA EL HUMOR



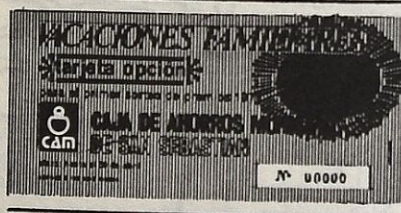
VACACIONES FAMILIARES



**12 atractivos viajes
para vd. y su familia**

1.^{er} sorteo de premios 1971
plazo de opción: 30 de abril

solicite sus opciones *
en nuestras oficinas



**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



**siéntase
protegido**

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

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

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

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

Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

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