

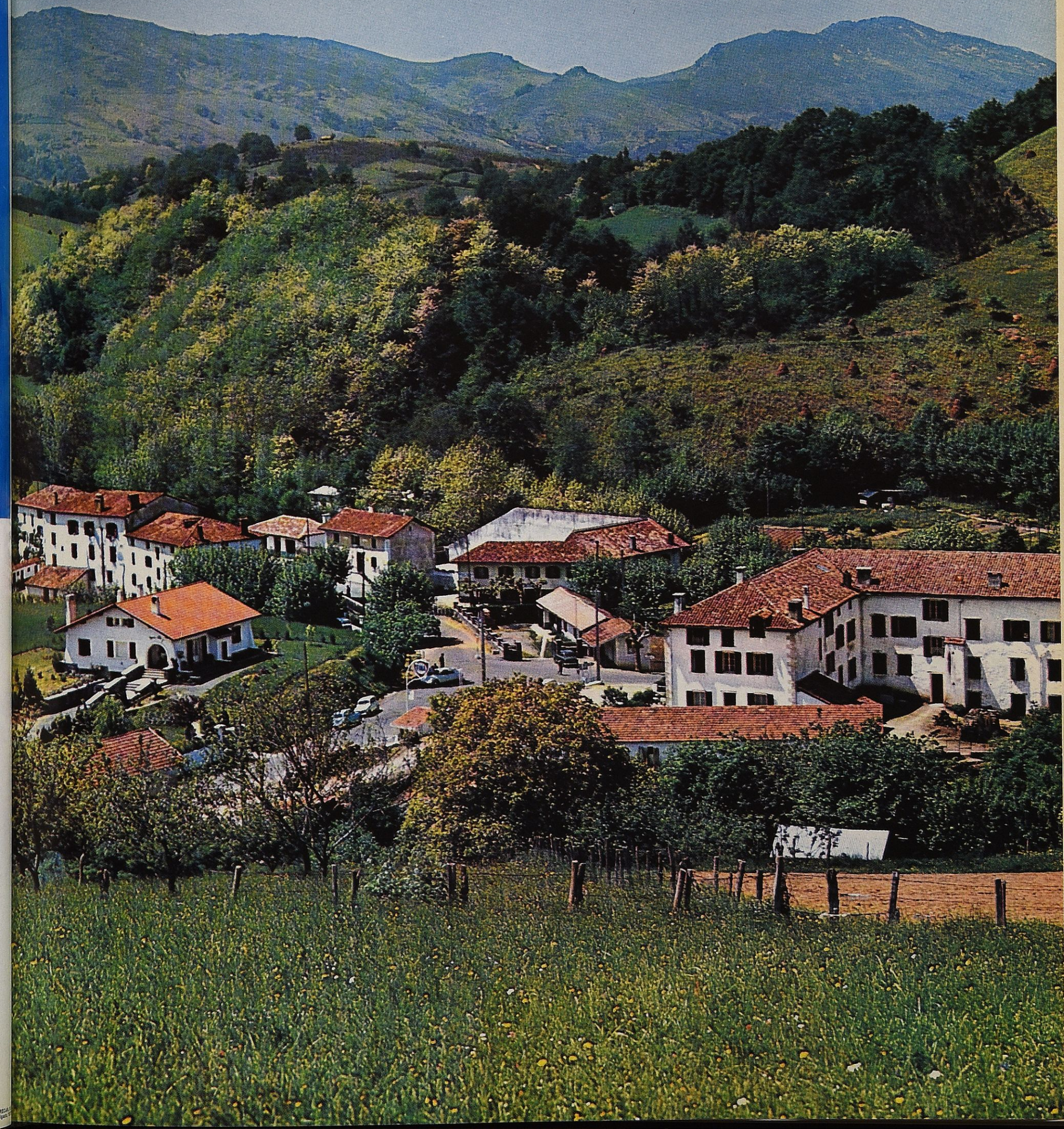
El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

AGOSTO 1970

2.º EPOCA - N.º 31





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**

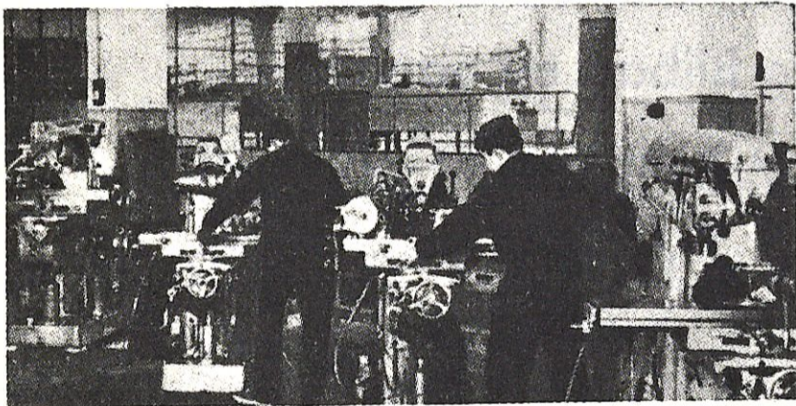
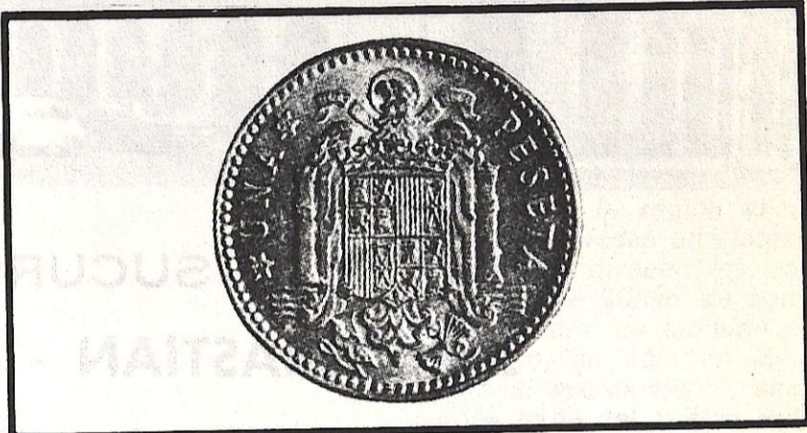
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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



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

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.

PUBLIS



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado..... 270.100.000 ptas.
Reservas..... 554.000.000 »
Total..... 824.100.000 »

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

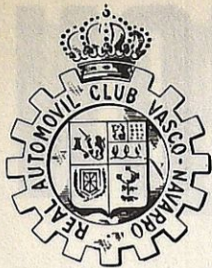
COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	1,— %
Imposiciones a plazo de tres meses	4,— %
Imposiciones a plazo de seis meses	5,— %
Imposiciones a plazo de un año	5,5 %
LIBRETAS DE AHORRO	3,— %

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



El Automóvil Club VASCO-NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
La saturación	3
La declaración de renta y el automóvil.....	4
Land Rover - 88 Especial.....	6
Victoria de Sunsundegui en la III Subida a San Marcial.....	8
Información del Club.....	9
Las luces de los vehículos y las placas de matrícula	12
Principal ventaja del viaje nocturno	15
Guía de campings 1970	17
Coche eléctrico para el tráfico urbano	19
El Bond Bug.....	19
La señalización en autopistas.....	20
Piccolo, sustituto de Goggomovil.....	33
Pequeño monstruo con mecánica Renault-8	35
50 años Citroën.....	36
Rueda el humor.....	39

En la portada: NAVARRA - Dancharinea (Foto: F. Galle)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

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:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

LA SATURACION

Recientemente «La Vanguardia» de Barcelona ha lanzado un toque de atención sobre la densidad del parque automovilista. Hace tiempo que se ha sobrepasado la matrícula B-800.000 y el aumento es progresivo cada año. Según dice el citado periódico el término municipal está limitado a 97 kilómetros cuadrados y resulta de ello que Barcelona presenta una densidad de vehículos por hectárea cuatro veces superior a la de Los Angeles y dos veces más que la de París.

Más adelante se refiere «La Vanguardia» a la conveniencia de utilizar cada vez más los autobuses, «metros», etc. Es una fórmula de descongestión pero tal disposición encuentra la mayor resistencia...

Con pequeñas variaciones el problema es similar en las grandes ciudades de la región vasco-navarra. Echen ustedes un vistazo al panorama que ofrecen las calles de Pamplona, de Bilbao, de San Sebastián o Vitoria, es también el de la saturación, no sólo en lo que se refiere al aparcamiento, sino en la marcha lenta del tráfico rodado.

Quizá San Sebastián vea aún más agudizado este problema por el hecho de que siendo una ciudad turística, se halla también en el camino de la gran corriente de turistas que nos llegan del extranjero y se esparcen por toda la geografía española. Ello produce una congestión alarmante. De igual forma que ocurre en Madrid hace ya bastante tiempo, tampoco aquí sirve ya el juego de luces de los semáforos, aunque es muy posible que un nuevo reglaje mitigase en cierto modo el problema.

Y si ahora ya comenzamos a sufrir esta saturación de vehículos, imagínense lo que será dentro de unos diez años, para cuando, según las estadísticas, se doblará el parque automovilístico donostiarra.

¿Se llegará a crear un cinturón alrededor de las ciudades cuya zona quedará prohibida a los automóviles particulares? Se está estudiando hace tiempo estas posibilidades por los técnicos de las grandes ciudades, al objeto de que dentro del casco propiamente dicho de las urbes circulen únicamente los transportes públicos. Y lo que se aplique en las grandes urbes, deberá ser limitado por las pequeñas, que ya no lo son tanto...

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

LA DECLARACION DE

El tiempo transcurre con rapidez y nuevamente nos hallamos enfrentados con el problema de presentar la «Declaración sobre la Renta», esta vez referida a los ingresos obtenidos durante el pasado año 1969. Como siempre que esto ocurre, el automóvil se convierte a los ojos de muchos propietarios en un colaborador del Ministerio de Hacienda que está ahí, presente, para recordarnos como «signo externo de renta» que no se puede eludir la obligación de realizar los impresos correspondientes.

A diferencia de los últimos años, en éste la Administración no ha variado ninguna de las normas que ya estaban en vigor para declarar o para evaluar los bienes que se posean y se ha limitado a introducir y aplicar el concepto de «autoliquidación», complicando algo más la labor del contribuyente, pero obteniendo unos resultados muy interesantes para el Tesoro.

LO QUE ES LA AUTOLIQUIDACION

Hay que aclarar que la autoliquidación no es nueva en el Impuesto sobre la Renta. La novedad de ahora es hacerla obligatoria. Anteriormente, quien se sintiera inclinado a averiguar aproximadamente la cantidad que le correspondía tributar, podía hacerlo incluso ingresar esa cifra en el momento de presentar la declaración. Era un acto voluntario que tenía la ventaja de que, en cierto modo, permitía el fraccionamiento del pago: una parte se entregaba con la declaración y el resto —caso de hacerlo—, cuando Hacienda lo reclamara, que era cuando sus inspectores hacían la comprobación completa del expediente.

Este acto voluntario se convierte a partir de este año en obligatorio, y todos los contribuyentes han de hacer los correspondientes cálculos e ingresar la cantidad resultante si la autoliquidación es positiva.

Aunque el Ministerio de Hacienda ha tratado de simplificar al máximo todas las operaciones que debe realizar el contribuyente, e incluso expone casos prácticos que puedan servir de ejemplo, la realidad es que siempre queda una serie de puntos sin aclarar y que rara será la declaración que esté correctamente autoliquidada, salvo cuando las operaciones que hayan sido efectuadas por expertos que se dedican a estas labores.

De todas formas, lo importante es que al declarante no le cabe la menor responsabilidad ni recargo por hacer mal la liquidación y su responsabilidad queda limitada a presentar la declaración en tiempo y a hacer constar en ella todos los ingresos obtenidos durante el año precedente.

LOS PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES DE MAS DE NUEVE CABALLOS ESTAN OBLIGADOS A DECLARAR

Aunque no hay variación alguna al respecto, conviene repetir que están obligados a declarar por renta:

Primero.—Las personas cuyos ingresos brutos procedentes exclusivamente del trabajo personal excedan de 300.000 pesetas al año. Si no proceden exclusivamente del trabajo personal basta que superen las 200.000 pesetas al año para que exista la obligación.

Ahora bien, cuando estos ingresos proceden de diversas fuentes (trabajo, algunos títulos, alguna finca, etc.) y superen las 200.000 pesetas al año, pero no excedan de las 300.000, sólo están obligados a declarar cuando los ingresos por otros conceptos diferentes del trabajo personal superan el 10 por 100 de los que se obtienen por este trabajo.

Segundo.—Cualquiera que sean los ingresos obtenidos y su procedencia, también están obligados a presentar declaración todas las personas que posean un automóvil de turismo de potencia igual o superior a nueve caballos fiscales.

Como nuestro tema es el automóvil, vamos a tratar de aclarar todas las dudas que pudieran tener los propietarios de vehículos, empezando por insistir en que los titulares de automóviles de menos de ocho caballos no tienen ninguna obligación de declarar por Renta, salvo que sus ingresos sean superiores a las cifras indicadas. Los que poseen un automóvil de nueve o más caballos, han de rellenar y presentar la declaración, cualquiera que sea la cifra de sus ingresos.

La posesión de automóvil obliga sólo a «declarar», no a pagar. Pagará únicamente quien deba hacerlo según sus ingresos, no según su automóvil. Queremos insistir mucho en esto, pues siguen existiendo buen número de personas que se resisten a adquirir un automóvil de más de nueve caballos por temor a tener que pagar por Renta. Lo único que ocurre es que si esas personas estaban ya obligadas a declarar y tributar porque sus ingresos anuales eran elevados, y no cumplían con su obligación al ser titulares de coches, no podrán seguir eludiendo sus compromisos con el Estado y tendrán que presentar una declaración de ingresos que no significa, en modo alguno, tener que justificar de dónde haya podido salir el dinero para la compra del coche.

LOS SIGNOS EXTERNOS

Pero el tema de los automóviles y el impuesto sobre la Renta conduce directamente al de los «signos externos», concepto que, a nuestro juicio, más perjudica al Ministerio de Hacienda que le beneficia y que es un sistema de cálculo que pudo tener justificación hace algunos años, cuando las evasiones por Renta eran muy numerosas, pero que hoy en día debería desaparecer por haberse superado ya aquel período difícil.

Como se sabe en esencia la evaluación por signos externos de renta es un procedimiento arbitrado por Hacienda para calcular la renta que pudiera atribuirse a un contribuyente, teniendo en cuenta, no los ingresos reales, sino los gastos. Es decir, se trata de dar la vuelta al problema y decir: si tú no me quieres decir lo que ganas yo voy a hacer ese cálculo a la vista de lo que gastas. Y se utilizan principalmente dos signos: la vivienda y el coche. Si por la vivienda que ocupa y el coche que utiliza el Ministerio de Hacienda estima que un contribuyente ha debido tener unos ingresos, pongamos de 500.000 pesetas al año, y en su declaración no indica ni 400.000 (se admite hasta un 20 por 100 de diferencia), entonces Hacienda no se cree esta declaración y liquida según los signos externos; es decir, según las 500.000 pesetas que ha estimado.

La norma de valoración por signos externos continúa en vigor, y en la parte que se refiere al automóvil, dice textualmente:

«El gasto del signo externo automóvil se valorará en función del precio de fábrica para los vehículos de fabricación nacional y del precio de venta al público en territorio nacional para los de importación, de fabricación extranjera, a razón del dieciocho por ciento hasta ciento treinta mil pesetas y del veinticinco por ciento cuando el precio exceda de dicha cifra.

El gasto imputable por automóvil se reducirá en el treinta por ciento a partir de los cinco años transcurridos desde la matriculación del vehículo.

Para el cómputo de la reducción se estimará año completo aquel en que por primera vez se hubiera matriculado el automóvil.

Se valorarán y estimarán en la persona del contribuyente los automóviles que su esposa e hijos menores de edad, no emancipados, posean, utilicen o les fueran imputados en virtud de la presunción del artículo del artículo dieciséis punto

RENTA Y EL AUTOMOVIL

uno de la Ley dieciocho/mil novecientos sesenta y siete, de ocho de abril.

Se estimarán, en su caso, como gastos, en este signo el importe satisfecho por la utilización de garaje.

En las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y en Ceuta y Melilla, el gasto atribuido exclusivamente al automóvil se estimará en el setenta y cinco por ciento de la valoración que al mismo corresponda. Esta reducción no afectará a lo satisfecho por la utilización de garaje, que se estimará en su importe».

Aplicando este criterio a los automóviles hoy en día en el mercado, el importe del gasto estimado por Hacienda será el siguiente:

	Precio de fábrica	Pts. de gasto
AUTHI		
Mini 850	80.000	14.400
Mini 1000	90.000	16.200
Mini 100 Standard	104.500	18.810
Mini 100 Especial	115.500	20.790
Mini 1275-C	125.750	22.635
Morris 1300	122.000	21.960
Morris Traveller	129.000	23.220
MG 1300	149.000	37.250
BARREIROS		
Dodge GL	229.000	57.250
Dodge GLE	285.000	71.250
Dodge GT	265.000	66.250
Dodge Station-Wagon	248.900	62.225
Dodge Diesel	229.800	57.450
Simca 1000	99.500	17.910
Simca 1200	127.000	22.860
Simca 1200 GLE	129.900	23.382
CITROEN		
2 CV. berlina	69.990	12.598
Azam 6	79.900	14.382
Break 3 CV.	96.500	17.910
Dyane 6	82.900	14.922
Dynam	109.900	19.782
Citröen 8	106.900	19.242
RENAULT		
Renault 4	80.600	14.508
Renault 4 Super	88.800	15.984
Renault 6	104.900	18.882
Renault 8	102.900	18.522
Renault 8-TS	117.000	21.060
Renault 10	114.000	20.520
Renault 12	126.900	22.842
Alpine cabriolet	155.000	38.750
Alpine coupé	173.000	43.250
SEAT		
1800-D	179.500	44.875
1500 familiar	162.000	40.500
1500 berlina	138.500	34.625
1430 berlina	136.600	34.150
1430 «5 puertas»	143.100	35.775
124 normal	118.000	21.240
124-L	125.000	22.500
124 «5 puertas»	124.500	22.410
600-E	68.100	12.258
600-D	63.000	11.340
850 normal	75.900	13.662
850 especial	86.000	15.480
850 especial «4 puertas»	94.000	16.920
850 sport coupé	111.900	20.142
850 sport	138.000	34.500

LA RENTA QUE CORRESPONDE A LOS GASTOS POR AUTOMOVIL

Como ya hemos indicado, estas pesetas de gasto corresponde a la cifra que el Ministerio de Hacienda estima que el propietario de cada una de las marcas nacionales ha gastado cada año en su mantenimiento. El hecho de que hayamos incluido todos —hasta los de menos de nueve caballos—, no quiere decir nada respecto a la obligación de declarar que, repetimos, queda limitada a los poseedores de automóviles de nueve o más caballos. Pero se pueden tener varios automóviles y, en ese caso, hay que sumar el gasto estimado para cada uno de ellos.

El resultado es que quien posea un Dodge GLE, por ejemplo, está gastando al año en él 71.250 pesetas, a efectos del Ministerio de Hacienda, y así lo contabilizará junto con los demás signos externos para comparar con la declaración de los ingresos reales presentada por el titular.

Como tampoco puede aceptarse que una persona destine la totalidad de sus ingresos a mantener el coche, a esa cifra de gastos estimados. Hacienda aplica unos coeficientes con los que calcula la renta que debe tener la persona que, por ejemplo, puede gastar 71.250 pesetas al año en mantener un Dodge GLE. Pero esta escala no la aplica únicamente al automóvil y por vivienda. La escala del coeficiente aplicable se mantiene invariable desde hace ya algunos años, y es la siguiente:

Fracción de gasto	Coeficiente
Las primeras 10.000 pesetas de gasto equivalen a 50.000 de renta.	
De 10.000,01 a 40.000	5,1
De 40.000,01 a 70.000	5,3
De 70.000,01 a 100.000	5,6
De 100.000,01 a 130.000	6,0
De 130.000,01 a 160.000	6,5
De 160.000,01 en adelante	7,1

Quiere esto decir que en el supuesto de que no existiera el gasto por vivienda, el propietario de un 600-D, con un gasto anual estimado de 11.340 pesetas, se supone por el Ministerio de Hacienda que tiene unos ingresos mínimos de 56.834 pesetas, y que el propietario de un Dodge GLE para poder hacer unos gastos anuales de 71.250 pesetas precisa una renta de 369.000 pesetas, y si en su declaración no llega a, por lo menos, justificar 295.200 pesetas (hasta una diferencia del 20 por 100), no se aceptará y se hará el cálculo liquidando sobre la renta estimada por los signos externos.

LA VALORACION POR SIGNOS EXTERNOS NO TIENE NADA QUE VER CON LA AUTOLIQUIDACION

Como la novedad este año es la obligación de practicar cada contribuyente la liquidación de sus propios ingresos para determinar la cantidad que debe pagar —provisionalmente— a Hacienda, conviene aclarar que la evaluación por signos externos no afecta para nada a esta autoliquidación que debe realizarse sobre las cifras de ingresos por los distintos conceptos que se incluyan en la declaración.

El impreso «J» de las declaraciones, que es el que incluye los «signos externos», es obligatorio presentarlo, haciendo figurar en él los datos correspondientes, pero ahí termina todo. Esa hoja servirá a los inspectores para hacer sus cálculos y compararlos con los del resto de la declaración, pero el declarante no debe pretender utilizar estas estimaciones por «signos externos» para hacer ninguna autoliquidación y la única utilidad práctica que puede sacar es contrastar su resultado con los datos de su propia declaración y comprobar si ha sido demasiado parco en la reseña de sus ingresos.

(De «Auto-Club»)

LAND ROVER 88 ESPECIAL

Santana ha puesto lujo
donde ya
había calidad



La Casa de Campo de Madrid fue escenario hace unos días de la presentación del Land-Rover 88 Especial, fabricado en España por Metalúrgica de Santa Ana, S. A.

La base de este modelo es conocida en todo el mundo, donde Land Rover se ha convertido ya en un símbolo. Ahora, con la creación del 88 Especial, en España se da un paso más y se hace de este vehículo un coche relativamente cómodo, duro, elegante dentro de su peculiar dimensión de trabajo y viaje por tierras ásperas. Su precio de venta es de 239.300 pesetas.

La versión 88 Especial es diesel y lleva una serie de especificaciones que le caracterizan. Entre ellas están: Techo con ventanas alpinas y trampillas de ventilación. Faros en las aletas y faros de larga distancia. Limpiaparabrisas adicional, con lavaparabrisas. Pilotos traseros de diseño completamente nuevo. Tapacubos en las ruedas. Nueva pintura, con colores «verde amazona» y «amarillo oro». Luz de marcha atrás. Ballestas traseras de nuevo diseño. Ventanas traseras practicables, con cristal de corredera. Rueda de repuesto acoplada en la puerta trasera. Alternador y bocina de distinto sistema.

En su interior, posiblemente la parte más agradecida de este nuevo modelo, se han estudiado los asientos delanteros de forma que se aproximan a los de un turismo y dan una ca-

tegoría de lujo a este Land Rover. Esto se complementa con los forros del interior en todo el techo y puertas, además de la cobertura de la palanca de cambios con un forro y la adopción del espejo retrovisor interior, las viseras quitasol y las empuñaduras de las palancas de cambio.

La parte trasera del 88 Especial va dotada de cuatro asientos de agradable diseño, espaciosos y confortables.

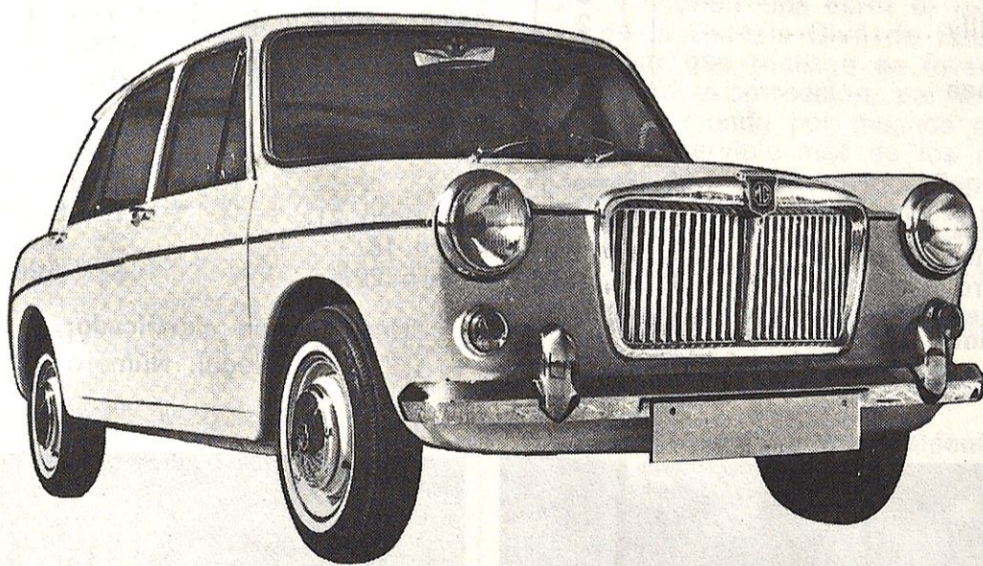
Poco más cabe decir de este modelo que acaba de ser presentado en España. Podría resumirse su impresión diciendo que es un Land Rover que en su interior lleva todo el lujo que estos ya legendarios co-



ches puede admitir. De golpe, el Land Rover se ha convertido en un modelo del cual se puede presumir, incluso, en los am-

bientes selectos. Tal vez fuera esto lo único que le faltaba al modelo precedente.

(Motor Press)



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

VICTORIA DE SUNSUNDEGUI EN LA III SUBIDA A SAN MARCIAL

Mucho público y buena organización

El pasado día 2 de agosto tuvo lugar la III edición de esta prueba deportiva automovilista que va adquiriendo tradición en el cierre del ciclo de festejos que se celebran en Irún con motivo de las fiestas de San Marcial.

Previamente a la fecha señalada para la competición y en la tarde del sábado anterior, tuvieron lugar los entrenamientos oficiales a carretera cerrada y en los que se pudo ver por los resultados que se registraban que la prueba del domingo iba a ser emocionante y reñida.

Así fue en efecto, y en ella los Sunsundegui, De León, Del Olmo, Aldecoa, Lezama y demás participantes lucharon denodadamente por alcanzar el mejor tiempo, cosa que correspondió al vencedor del pasado año, el amigo Sunsunde-

gui, sobre coche Alpine, en un tiempo record de 2' 20" 6/10, seguido por De León, 2' 26" 2/10, y Del Olmo, en 2' 26" 8/10.

Participaron 30 vehículos y entre éstos tres escuderías: Record, Igueldo y Dena. Y se clasificaron 23 coches.

El tiempo fue espléndido; la carretera seca contribuyó sin duda al éxito de los tiempos alcanzados. Algún accidente que se produjo entre los participantes no tuvo, felizmente, consecuencias desagradables. Muchísimo público y buena organización a cargo de la delegación irunesa del Automóvil Club. Nuestra felicitación para todos los participantes y organizadores.

A continuación damos a conocer la clasificación de la prueba:

«III SUBIDA AUTOMOVILISTICA A SAN MARCIAL»

ORGANIZADA POR LA DELEGACION EN IRUN DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

CLASIFICACION

N.º	Concursante	N.º	Coche	Grupo	1.ª	2.ª	Mejor
1.	Sunsundegui	30	Alpine	6.º	2-20-6	2-22-9	2-20-6
2.	De León	28	Alpine	6.º	2-26-2	2-28-1	2-26-2
3.	Del Olmo	21	Authi	2.º	2-26-8	—	2-26-8
4.	Ateca	18	Authi	2.º	2-36-7	2-30-6	2-30-6
5.	Gortari	20	Morris C	2.º	2-46-6	2-35-6	2-35-6
6.	Aldecoa	26	Alpine	6.º	2-35-7	3-11	2-35-7
7.	Lezama	27	Unipow.	6.º	2-35-9	2-48-5	2-35-9
8.	Moreno	22	Alpine	4.º	2-42-2	2-37-9	2-37-9
9.	Guibert	19	Authi	2.º	2-42-8	2-39-5	2-39-5
10.	Tellería	6	Austin	1.º	2-45-4	2-44-6	2-44-6
11.	García Martínez	11	R-8	2.º	2-45-7	2-45-2	2-45-2
12.	Jáuregui	14	Authi	2.º	2-47-3	2-45-7	2-45-7
13.	Beorlegui	1	850-C	1.º	2-49	2-46-6	2-46-6
14.	Cortés	10	850	2.º	2-47-6	2-46-9	2-47-6
15.	Iriarte	17	Authi	2.º	2-48-5	2-47-5	2-47-5
16.	Salvador	7	850	2.º	2-53-2	2-50-2	2-50-2
17.	Londaiz	4	1430	1.º	2-52	2-50-9	2-50-9
18.	Amiano	12	Authi	2.º	3-12-1	2-51-8	2-51-8
19.	Goiburu	24	Dauphine	6.º	2-53-6	3-02	2-53-6
20.	Roco	8	R-10	2.º	2-56-2	2-53-7	2-53-7
21.	G. M. Willy	2	850-C	1.º	3-03-6	3-00-7	3-00-7
22.	Moneo	15	Authi	2.º	3-03-9	4-09	3-03-9
23.	Goicoechea	9	R-4-4	6.º	3-12	3-13	3-12

Clasificación por Grupos:

GRUPO 1.º

- 1.º Tellería. Número 6.
- 2.º Beorlegui. Número 1.
- 3.º Londaiz. Número 4.

GRUPOS 2.º y 5.º

- 1.º Del Olmo. Número 21.
- 2.º Azteca. Número 18.
- 3.º Gortari. Número 20.

GRUPO 6.º

- 1.º Sunsundegui. Número 30.
- 2.º De León. Número 28.
- 3.º Aldecoa. Número 26.

Primer conductor guipuzcoano:

- 1.º Sunsundegui. Número 30.

Primer irunés clasificado:

- 1.º Sunsundegui. Número 30.



Sunsundegui con su coche en plena carrera y recibiendo el trofeo como ganador

EL CONDE DE MOTRICO DIMITE COMO PRESIDENTE DEL R. A. C. E. Se propone para sustituirle al Conde de los Andes

El pasado 15 de julio, el conde de Motrico comunicaba a todos los socios del Real Automóvil Club de España, su dimisión irrevocable como presidente de este organismo.

A tal efecto, el conde de Motrico explicaba a sus consocios el estado del Club en todos sus aspectos, significando el de la operación de crédito establecida con la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, a fin de completar el complejo deportivo con que cuenta el R.A.C.E.

La decisión del conde de Motrico venía de antaño, al anunciarlo en la asamblea ordinaria que no quería prolongar su mandato.

La marcha como presidente del conde de Motrico ha sido sentida por la mayor parte de los socios del R.A.C.E., no ya sólo por la personalidad del que fue presidente, sino también por la efectividad de una labor que el complejo deportivo evidencia por sí mismo.

Si sentida ha sido la renuncia al mando del conde de Motrico entre los socios del R.A.C.E. no lo ha sido menos a los que por extensión estamos vinculados con el primer club automovilista de España.

Efectivamente en este momento de la despedida que hace el conde de Motrico como presidente del R.A.C.E., queremos significar quienes formamos parte del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, que gracias a él fue posible regionalizar al anterior Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Una aspiración lógica que sentíamos, pero que fue precisamente el conde de Motrico quien le dio cima.

¿Quién sucederá al conde de Motrico en la presidencia del R.A.C.E.?

Conforme a la convocatoria que ha sido enviada a los socios del Club para la próxima asamblea general, la propuesta es directa y a favor de don Francisco Moreno y de Herrera, conde de los Andes, con Grandeza de España, Caballero Mutilado de Guerra por la patria, académico de número de la de Ciencias Morales y Políticas, abogado y economista por Oxford, siendo la propuesta unánime y como se dice en la convocatoria, "sin sombra de incompatibilidad de ningún género".

Sintiéndola marcha de la presidencia de un amigo, de un benefactor, mucho celebraríamos que la futura vida del R.A.C.E. fuese diáfana y brillante.

EMPLAZAMIENTOS DE LA VENTA DE GASOLINA DE 98 OCTANOS "SUPER-EXTRA"

La Agencia de C.A.M.P.S.A. en Guipúzcoa nos comunica los emplazamientos existentes en la carretera N-1 de Irún a Madrid, de venta de gasolina de 98 octanos "super-extra".

He aquí la relación de emplazamientos a que nos referimos:

- Irún-Behobia. Carretera Madrid-Francia, Km. 486,6.
- Irún. Carretera Irún-San Sebastián, Barrio de Eli-zacho.
- San Sebastián. Carretera Irún-Madrid, Avenida de Tolosa.
- Burgos. Carretera Burgos-Valladolid, Km. 1,2.
- Alcobendas. Carretera Madrid-Irún, Km. 16,5.
- Madrid (Fuencarral). Carretera Irún-Madrid, Variante Fuencarral.
- Madrid (Fuencarral). Carretera Madrid-Irún, Km. 7,4.
- Madrid (Barajas). Carretera Madrid-Barcelona, Km. 6,6.
- Madrid. C/ Ciudad de Barcelona, 55.
- Madrid. Carretera de La Coruña-Puerta Hierro.
- Madrid. Paseo de La Habana, 168.
- Madrid. C/ Alberto Aguilera, 9.
- Madrid. Prolongación Avda. de Séneca.
- Madrid. C/ Cea Bermúdez, 30.
- Madrid. C/ Goya, 28.
- Madrid. C/ Dr. Arce, esq. Rodríguez Marín.
- Madrid. P.º Santa María de la Cabeza, 14.
- Madrid. Plaza de Legazpi, 9.
- Madrid. C/ San Bernardo, 2.
- Madrid. C/ Bravo Murillo, esq. Río Rosas, 1.

Esta información será ampliada próximamente, con la publicación del emplazamiento de venta de esta clase de gasolina en todo el territorio nacional.

AGRADECIMIENTO A LA JEFATURA DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL DE HUESCA

Uno de nuestros socios nos ha enviado una carta en la que nos informa que el día 5 de julio en Puente la Reina, cerca de Jaca, sobre las seis y media de la tarde, sufrió la rotura de la correa del ventilador. El Land Rover PGC 102242 le proporcionó una correa, lo que le permitió regresar hasta San Sebastián sin más novedad.

En la carta nuestro comunicante nos refiere que se apresuró a escribir una carta al jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Huesca, agradeciéndole la efectiva labor que realizan en favor de los automovilistas con amabilidad y corrección, por lo que les sitúa como modelos en el mundo por muchos conceptos.

Es un servicio más de los muchos que realiza la Guardia Civil de Tráfico en toda España. Pero puesto que nos lo ha referido uno de nuestros socios, lo hacemos público por lo que pueda servir de reconocimiento oficial de este organismo automovilista. Muchas gracias.

NECROLOGICAS

El fallecimiento en accidente de tráfico de don Félix Muelas produjo gran consternación entre sus amigos y quienes le conocieron y trataron, pero principalmente en sus compañeros de la Junta Directiva del entonces Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Activo, eficiente, superándose a cada momento, Félix Muelas fue uno de los que más colaboraron en pro del automovilismo. Habiendo sido director del Banco Guipuzcoano en Madrid durante varios años, pasó a ocupar el cargo de director general del mismo Banco en San Sebastián. Hombre de gran mérito y valía, llegó a tan altos puestos por su tesón y por sus dotes extraordinarias.

En el Real Automóvil Club se le recordará siempre como al buen amigo que trabajó incansablemente cuando las circunstancias lo requirieron. Descanse en paz.

Tras penosa enfermedad, sobrellevada con gran resignación y fortaleza, ha fallecido nuestro querido socio don José Venanzi Minardi, industrial.

Su muerte ha sido muy sentida entre quienes le conocían y trataron. A sus familiares les enviamos la expresión de nuestra condolencia.

PARA SU AHORRO...

7%

de INTERERES ANUAL

en depósitos a más de dos años

IMPOSICIONES A PLAZO, CERTIFICADOS DE DEPOSITO

banco
europeo
de
negocios



le ofrece:

**SEGURIDAD
RENTABILIDAD
LIQUIDEZ**

y como siempre
el mejor servicio y asesoramiento de alta especialización

EUROBANCO

LE INTERESA!

Solicite información a

banco europeo  de negocios

SUCURSAL REGIONAL NORTE: Avenida de España, 38 - Telf. 28966 - SAN SEBASTIAN
o a las siguientes entidades bancarias:

BANCO POPULAR ESPAÑOL
BANCO DE ANDALUCIA
BANCO DE LA VASCONIA
BANCO DE VIGO

BANCO DE SALAMANCA
BANCO DE ALICANTE
CREDITO BALEAR
BANCO DE SOTO

Aprobado por el Banco de España con el núm. 7.891/1

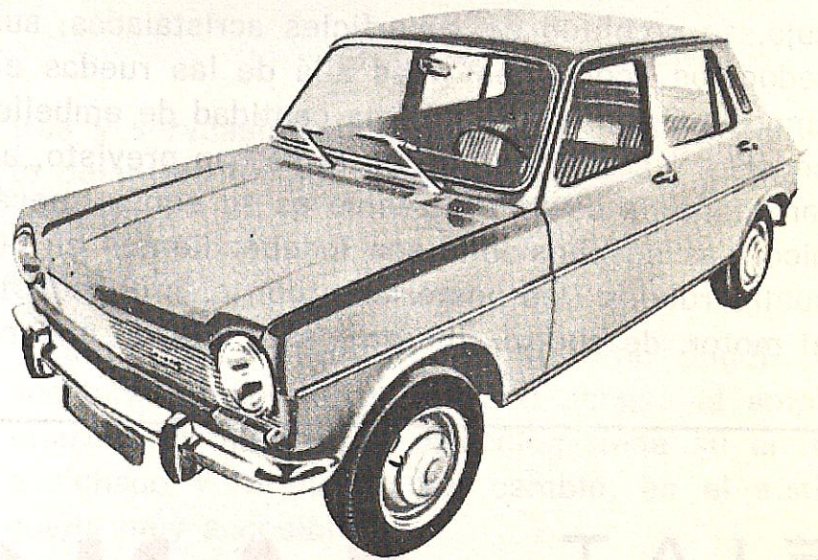
LAS LUCES DE LOS VEHICULOS Y LAS PLACAS DE MATRICULA

Es necesario que los automóviles estén dotados de los requisitos y elementos previstos en el Código de la Circulación, evitando aquellos otros accesorios no autorizados por el mismo.

Todo ello no sólo con el fin de cumplir la normativa legal sino, en definitiva, para lograr una mayor seguridad vial y en beneficio de los propios usuarios, ya que los titulares pueden ser objeto de sanción, previa denuncia de los agentes. Por ello se recuerda:

- Que el alumbrado anti-niebla deberá ser utilizado, cuando se disponga de él, sólo en tiempo de niebla, lluvia intensa o nieve y conjuntamente con el ordinario, mas nunca simultáneamente con el incentivo, ni con el de cruce.
- Las luces rojas posteriores (pilotos) deberán ser dos y nada más que dos, así como las del freno de servicio, por lo que será sancionable la incorporación de otras adicionales de una u otra clase.
- Las luces de posición (alumbrado ordinario) delanteras, al igual que las destellantes indicadoras de dirección, deberán ser de color blanco o amarillo claro (selectivo), estando prohibidas las anaranjadas o ámbar (amarillo-auto) que se reservan para los indicadores de dirección traseros.
- Los faros de retroceso, de tamaño e intensidad apropiada a su finalidad, pero nunca emisores de luz intensiva, deberán estar en todo casi sincronizados con el mando de la caja de cambios de tal forma que aquéllos no puedan funcionar más que cuando el vehículo tenga engranada la posición de marcha hacia atrás de la citada caja.
- Las placas de matrícula de los automóviles de 2.^a y 3.^a categorías, deberán reunir las condiciones exigidas, muy especialmente en lo que afecta al tamaño reducido y sustituirlas por números pintados en parte alguna delantera o trasera del vehículo que no sea perfectamente plana, lisa y situada vertical y perpendicularmente al eje longitudinal del mismo.
- Está prohibido transformar las características técnicas de los automóviles y, especialmente, aumentar la cilindrada o potencia del motor, sin comunicarlo a la Jefatura Provincial de Tráfico a efectos del reconocimiento exigido en la Delegación de Industria y autorización en el permiso de circulación del vehículo, si procediera.

VEA y PRUEBE los NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

ARCOS

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER ESPAÑA

PRIM, 59

TELEFONOS: 11642
24864
24856

SAN SEBASTIAN

Nueva cara para Volkswagen

EL VW-K70, PRIMER COCHE "BONITO" DE LA FIRMA

Próximamente, la gama de Volkswagen se verá ampliada con la presentación de su nuevo modelo VW K-70, que, junto con el VW 411-E, cubrirá la categoría media superior.

El K-70 será montado en la nueva fábrica Volkswagen de Salzgitter, actualmente en fase de terminación, según nos ha manifestado el representante de esta firma en España, Ben Heiderich.

La carrocería del K-70, con su baja cintura de caja, su amplitud de superficies acristaladas, sus reducidos «colgantes» más allá de las ruedas en ambos extremos y la mínima cantidad de embellecedores y cromados que en él se han previsto, es tan moderna como progresivo es su equipo mecánico. Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas (las posteriores con ejes oblicuos); el motor, de cuatro cilindros, está situado encima

del eje delantero, y los frenos de disco delanteros van en el interior del compartimento motor, a la salida del diferencial.

El Volkswagen K-70 será ofrecido con dos motores diferentes, de 75 ó 90 CV. y con terminación standard o «De Luxe».

CARROCERIA

El K-70 es un cuatro puertas de cinco plazas con chasis-carrocería unitario, autoportante, de acero. El habitáculo está diseñado de manera que ofrezca gran rigidez, formando el morro y la cola zonas de resistencia progresiva al impacto. El compartimento de equipajes, situado posteriormente, tiene una capacidad de más de 660 decímetros cúbicos y debajo de él está situada la rueda de repuesto, horizontalmente. El depósito de combustible, de unos 54 litros, está situado entre el portaequipajes y el eje posterior, en una zona muy bien protegida.

MOTOR

El motor, refrigerado por agua, de cuatro cilindros y 1,6 litros, está instalado, inclinado hacia la derecha, encima del eje delantero, con el diferencial debajo y el cambio manual de cuatro velocidades detrás. El grupo propulsor es un carrera

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

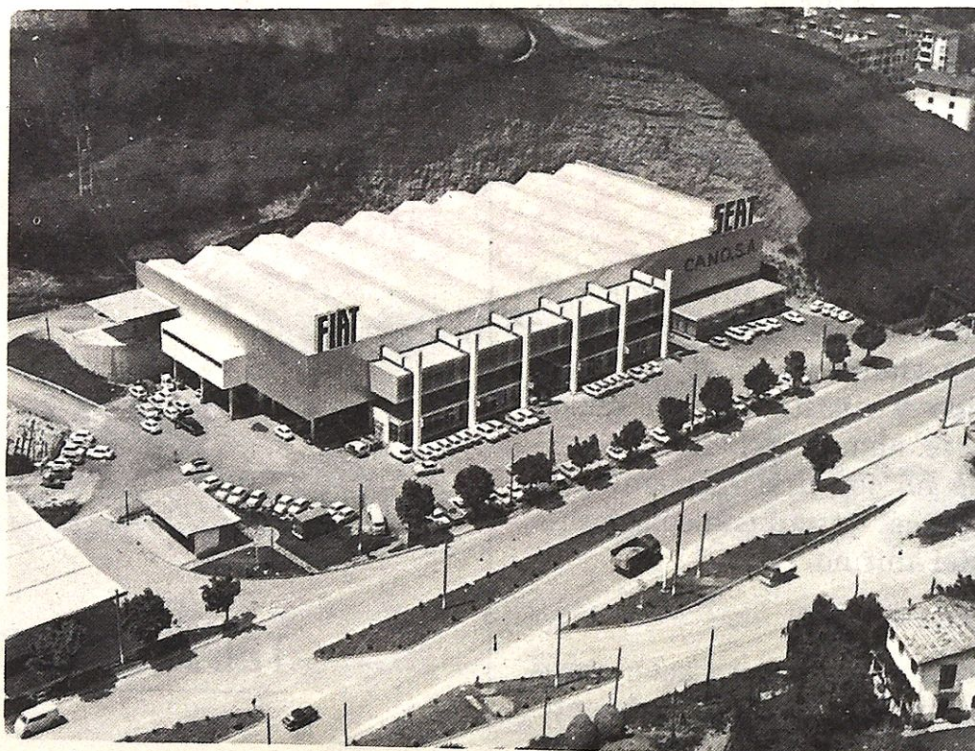
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

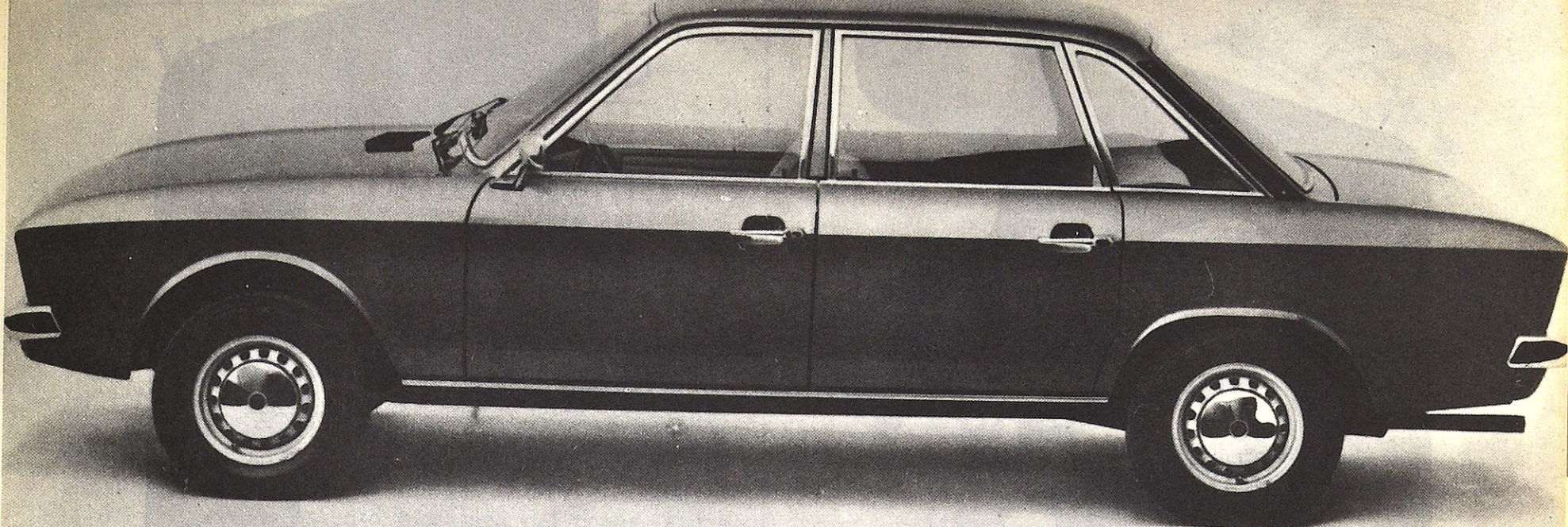
Electricidad

Engrases

Lavados

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

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN



corta, con cigüeñal de cinco apoyos y árbol de levas en culata.

SUSPENSION, DIRECCION, FRENOS

Las cuatro ruedas están suspendidas independientemente y el elemento elástico consiste en muelles helicoidales de dureza progresiva, combinados con amortiguadores hidráulicos telescópicos, con los que forman conjuntos concéntricos. Las ruedas delanteras están posicionadas por tres puntos y las traseras por ejes de giro oblicuo. Ambos ejes llevan barras estabilizadoras.

El mecanismo de la dirección de cremallera no necesita mantenimiento y la columna de dirección está articulada, para la seguridad del conductor en caso de colisión.

El sistema de freno, con discos no suspendidos delante, tambores y limitador de presión de-

trás y servoasistencia, también incluye un circuito delantero adicional, igualmente por motivos de seguridad.

EQUIPO

Las cuatro puertas, con su gran ángulo de apertura, proporcionan un fácil acceso al amplio interior. El volante de dirección tiene su centro acolchado y el mando del cambio, en el suelo, queda muy accesible.

El tablero incluye un velocímetro y otros doce aparatos de instrumentación. El sistema de aireación y ventilación incluye una regulación de temperatura electrónica y un ventilador de tres velocidades.

Se espera que los primeros ejemplares de este nuevo modelo aparezcan el próximo otoño.

(Motor Press)



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI

En los días de verano

PRINCIPAL VENTAJA DEL VIAJE NOCTURNO

El mejor rendimiento mecánico

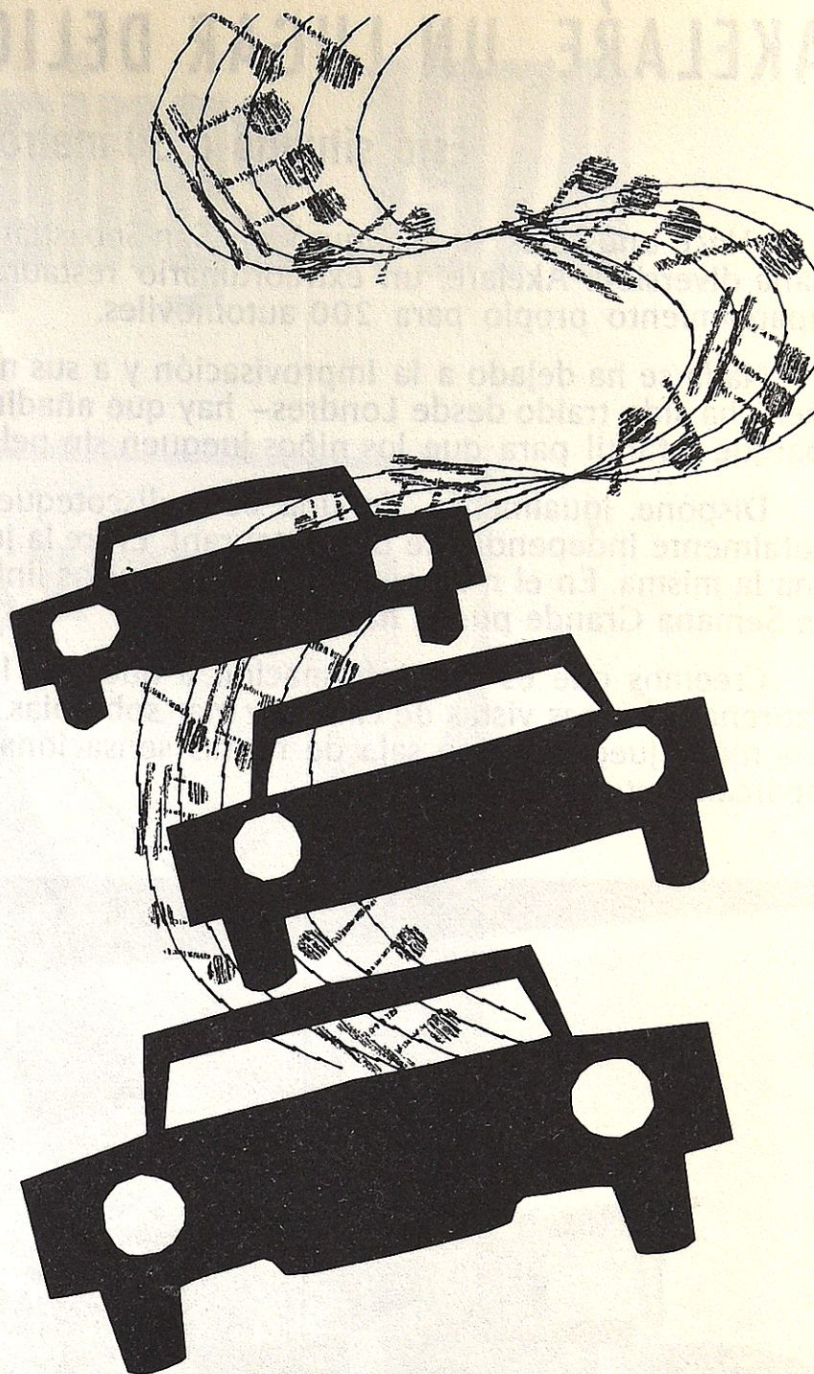
Cuando, llegado ya de lleno el verano, se decide viajar de noche para evitar el tráfico intenso o el calor sofocante, o por una mayor comodidad de horarios, el conductor no habituado a estos viajes nocturnos se encuentra con una serie de ventajas y de inconvenientes. Entre las primeras, la más principal es la del mejor rendimiento mecánico del coche. Entre las segundas habrá que destacar la pérdida de visión y la fatiga ocular y psíquica.

El aumento de rendimiento del vehículo radica, fundamentalmente, en el descenso de la temperatura ambiente y en la mayor humedad relativa del aire. Vamos a suponer un viaje diurno con una temperatura ambiente a la sombra de 30 grados y una humedad relativa de un 20 por ciento. Los rayos solares inciden directamente sobre la carretera, llegando a alcanzar ésta fácilmente los 60 grados. Debido a esta gran temperatura que adquiere la calzada, se crea una corriente ascendente de aire, a esta misma temperatura de 60 grados, aire que es absorbido por el carburador del vehículo. Con la humedad relativa del 20 por ciento, el peso del metro cúbico de aire es de 1,04 gramos.

Si, por el contrario, el viaje es nocturno, la temperatura ambiente desciende, pongamos por caso, a 20 grados y, al no dar los rayos del sol sobre la calzada, ésta mantiene la temperatura del ambiente. La humedad relativa, asciende hasta un 50 por ciento, con lo que se daría un peso de 1,16 gramos por metro cúbico.

El volumen de aire que aspira el cilindro, tanto de día como de noche, es exactamente el mismo, pero, sin embargo, el peso es un 10 por ciento superior de noche que de día, es decir que la cantidad de aire que entra en el cilindro es, a su vez, un 10 por ciento mayor que de día, dando lugar a una mejor combustión, a un aumento efectivo de la relación de compresión, a una ligera presión en los conductos de admisión y a la introducción de una mayor cantidad de agua en el cilindro, y el resultado apuntado de la mejor combustión, gracias a una mayor proporción de oxígeno por unidad de volumen de mezcla.

Junto con esto, una ventaja más se deduce de la buena carburación y es menor consumo de gasolina marchando a igual velocidad que de día. De igual manera, la menor temperatura de la calzada influye en una mayor vida y conservación de los neumáticos y en la mejor refrigeración, no sólo del agua, sino también del aceite, debido a la proximidad del cárter del motor con el suelo. Por otra parte, la eficacia de los frenos también es mayor de noche que de día, por la mayor refrigeración que reciben.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

AKELAÉ, UN LUGAR DELICIOSO PARA IR EN AUTOMOVIL

Está situado a 50 metros del Observatorio de Igueldo

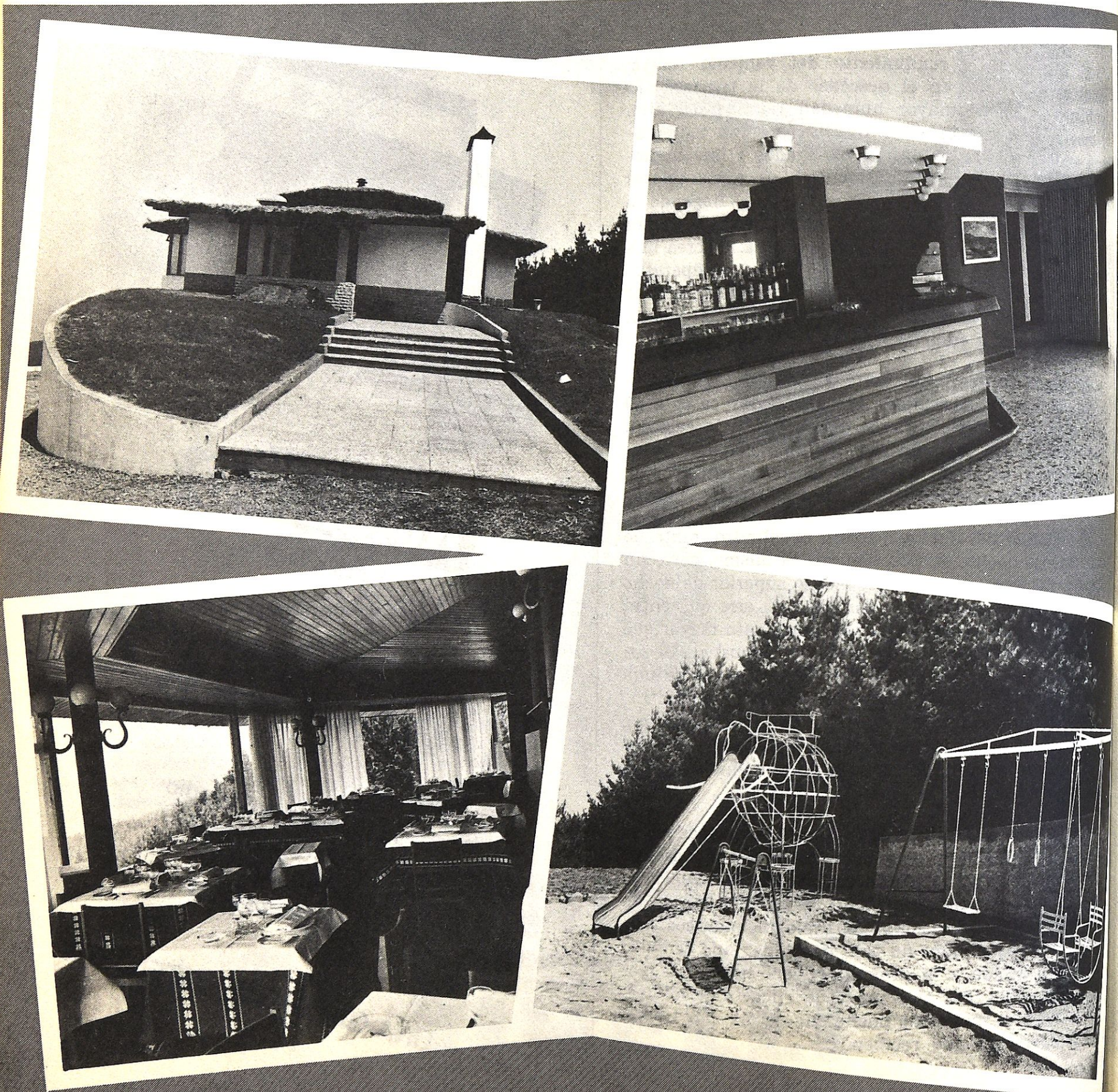
Hace unos días, se inauguró en San Sebastián, uno de los más modernos complejos gastronómicos y de sana diversión: Akelaé, un extraordinario restaurant situado a 50 metros del Observatorio de Igueldo con aparcamiento propio para 200 automóviles.

Nada se ha dejado a la improvisación y a sus magníficos servicios de restaurant –baste decir que el cocinero ha sido traído desde Londres– hay que añadir el espléndido comedor, su magnífica cafetería y hasta un parque infantil para que los niños jueguen sin peligro alguno.

Dispone, igualmente, de una boite-discoteque considerada entre las mejores de Europa, con entrada totalmente independiente del restaurant. Entre la juventud hay expectación porque se abra KU, que así se llama la misma. En el momento de redactar estas líneas no ha sido inaugurada la misma, esperándose que en la Semana Grande pueda hacerse.

Creemos que es una información a nuestros lectores que les ha de interesar al conjugarse un gran restaurant con unas vistas de campo y mar soberbias, una cafetería donde se pueda tomar un aperitivo mientras los niños juegan y una sala de fiestas sensacional para las horas de sentirse jóvenes. ¡Y sin problemas de aparcamiento!

(FOTOS: PACO MARI)



guía de campings 1970



La Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas ha presentado la «Guía de Campings» 1970, cuyo texto ha sido realizado por la Sección de Alojamientos no Hoteleros, de la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas, y cuya maqueta, portada, dibujos y fotos se deben a la Editora Nacional. La edición consta de 10.000 ejemplares, de los cuales 1.500 se han puesto a la venta; los 8.500 restantes serán distribuidos gratuitamente, sobre todo en el extranjero.

Para facilitar al lector la búsqueda del lugar o camping que desee, hay diferentes índices en las primeras páginas de la Guía, todos ellos por orden alfabético, de provincias y zonas campistas, localidades y nombres de los citados campamentos, los cuales se encuentran agrupados en siete zonas.

Con relación a la guía de 1969 se observa un aumento global de 17 campings y de 19.405 plazas, que equivalen respectivamente al 4 y al 12,6 %. La costa mediterránea, y especialmente la catalana, siguen siendo el lugar de máxima concentración campista.

En la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas se ha manifestado: «Por su proyección internacional, pues la mayoría de los ejemplares son distribuidos en el extranjero, denominamos esta publicación "Guía de Campings", a sabiendas de que ello no es muy adecuado. Realmente se trata de una Guía de los Campamentos de Turismo existentes en España».

Para la preparación de esta guía ha sido necesario compulsar 4.953 datos. En ella, y para completar la información, se incluye un extracto de las normas ordenadoras y de convivencia que rigen la actividad campista en España, en los idiomas español, francés, inglés, alemán, italiano y neerlandés;

asimismo figura una relación de nuestras Oficinas de Información en el extranjero, y un cuadro de signos convencionales, con sus aclaraciones en los idiomas antes citados.

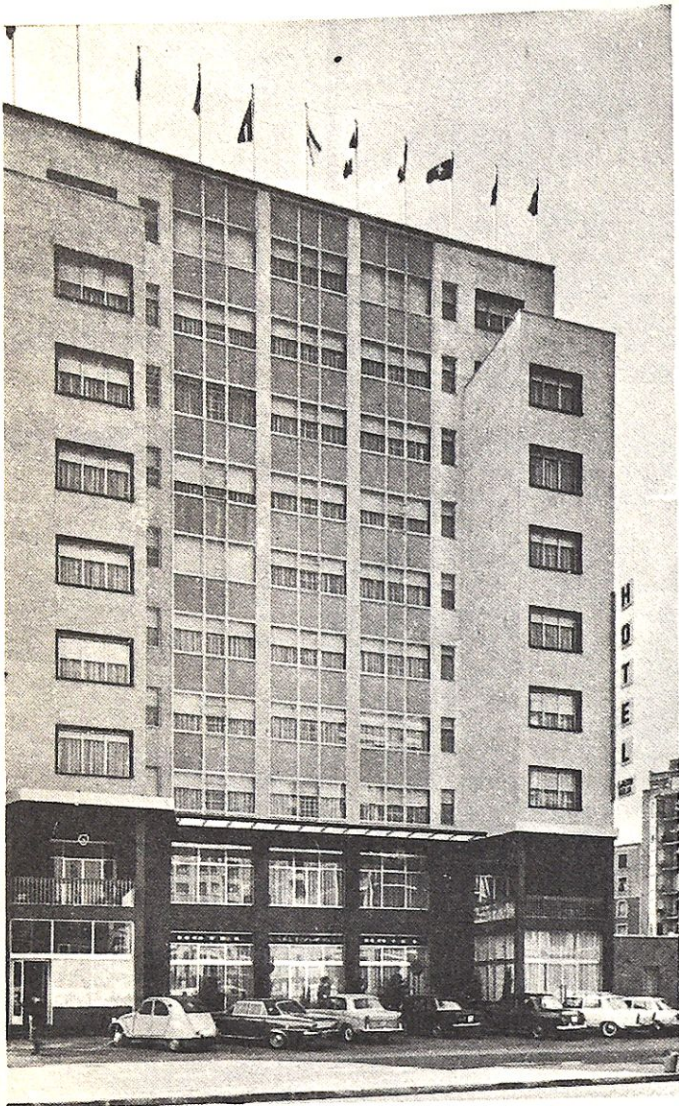
Además de todos los campings autorizados por la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas, figuran algunos otros cuya clasificación está en trámite.

	Provincias	Campa- mentos	Plazas
ZONA I	Barcelona, Gerona, Huesca, Lérida, Tarragona y Zaragoza ...	229	104.506
ZONA II	Alicante, Castellón de la Plana, Murcia y Valencia	79	27.676
ZONA III	Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla	45	17.065
ZONA IV	Avila, Badajoz, Cáceres, Cuenca, Madrid, Salamanca, Segovia, Soria, Toledo y Valladolid	23	7.191
ZONA V	Alava, Burgos, La Coruña, Guipúzcoa, León, Logroño, Lugo, Navarra, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Santander, y Vizcaya	61	15.946
ZONA VI	Baleares	3	1.024
ZONA VII	Las Palmas de Gran Canaria.	1	160
		441	173.568

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

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

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



ISLAS CANARIAS

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

PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

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

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

COCHE ELECTRICO PARA EL TRAFICO URBANO

El Enfield 465 tiene una autonomía de 56 kilómetros y puede alcanzar 64 a la hora.

Gran Bretaña acaba de comercializar su primer coche eléctrico, presentado en Londres bajo la denominación Enfield 465. Este nuevo vehículo está destinado principalmente para el tráfico urbano, y entre sus principales clientes se contarán los hombres de negocios, que lo usarán para trasladarse a sus reuniones, a sus partidas de golf, etc., y las señoras para ir de compras o visitar la peluquería.

En Enfield 465 es un dos plazas normales, más dos atrás de pequeñas dimensiones. Alcanza una velocidad máxima de 64 kilómetros a la hora, y dispone de una autonomía, con la batería cargada a fondo, de 56 kilómetros. Va dotado de cargador propio, con lo que puede cargar completamente la batería durante la noche o proporcionar una carga rápida suplementaria en caso de tener que volver a usar el vehículo inmediatamente.

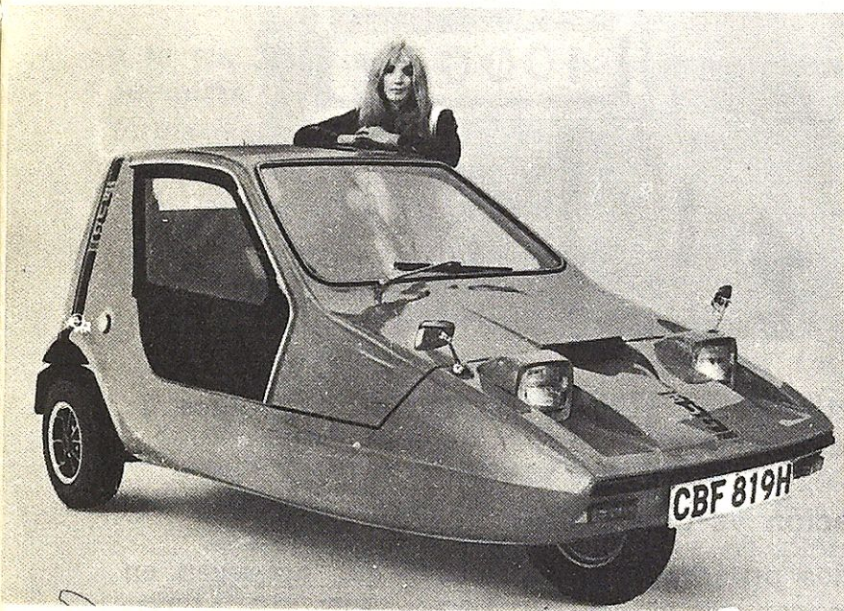
La propulsión eléctrica proporciona un desplazamiento suave, silencioso y cómodo, y dispone de una aceleración rápida, ya que pasa de 0 a 48 kilómetros por hora en solamente diez segundos, lo que le hace muy idóneo para el tráfico de la ciudad.

Por otro lado su maniobrabilidad es excelente, ya que



tiene un diámetro de giro de sólo 5,5 metros. La carrocería ha sido construida en plástico resistente al óxido y a prueba de rayaduras, y las puertas son deslizantes. Otra de las novedades que presenta este nuevo modelo es la compuerta posterior y el parabrisas, caldeados eléctricamente.

Aunque todavía no se ha dado a conocer su precio definitivo, se afirma sin embargo, que los gastos de funcionamiento del Enfield 465 serán alrededor de un 50 por 100 más baratos que los de cualquier modelo utilitario actualmente en el mercado.



EL BOND BUG

"Un coche para los años setenta"

El Bond Bug es un revolucionario dos asientos designado, exclusivamente, para los jóvenes de diecisiete a veinticinco años. Creado por el nuevo Reliant Motor Group, está destinado a convertirse dentro de su campo y en los años setenta, lo que el Mini fue la pasada década. Sus características y posibilidades evocan los años de oro de la automoción de 1920 a 1930. Los jóvenes por encima de los dieciocho años tendrán la posibilidad de adquirir este nuevo Bug mediante un interesante sistema de crédito que comprende: un seguro por dos años, impuesto de circulación por dos años y una garantía por el mismo período de tiempo o 40.000 kilómetros; además, hay importantes facilidades para la adquisición del coche, tales como la posibilidad de comprarlo a plazos, pagando de entrada solamente un tercio del valor total del vehículo, que es de 103.000 pesetas. Los gastos de mantenimiento son mínimos y también las posibles averías como los golpes son extremadamente fáciles de reparar, pues el motor es de 700 c.c., muy simple, y la carrocería de fibra de vidrio.

El coche fue diseñado por Tom Karen, ahora director del Ogle Desing Limited, diseñadores del grupo Reliant, hace más de veinte años, cuando trabajaba en la industria aeronáutica. Como no tenía posibilidades de adquirir un coche de segunda mano, decidió que el coche que mejor se acoplaría a sus posibilidades sería un compacto tres ruedas, que él mismo diseñaría. En la idea inicial el coche tenía 175 c.c. y era muy compacto; fue en el año 1968 cuando Reliant ordenó construir un prototipo que fue completado a finales del pasado año.

En principio se esperan construir 2.000 coches al año, pero tan pronto el mercado sea capaz de absorber más, la cifra será elevada rápidamente. El coche puede ser conducido con la licencia para moto y se espera que la mayoría de los clientes vengan del campo motociclista.

La aerodinámica parece excelente y le convierte en un original coche deportivo con una extraordinaria estabilidad.

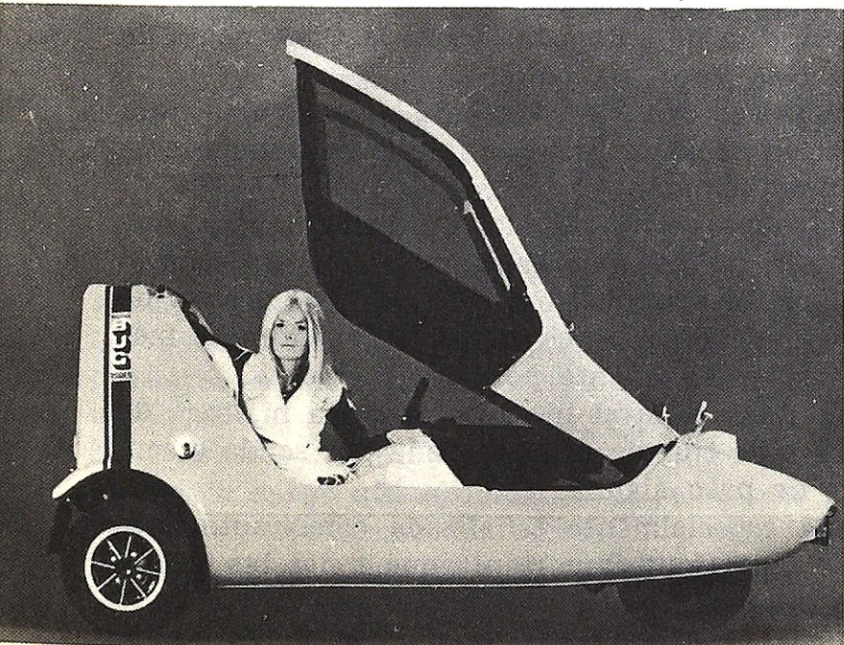
CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Hay tres modelos del Bond Bug: el 700, el 700-E y el 700-ES.

MOTOR: Es el Reliant de 700 c.c., que da una potencia de 29 CV. a 5.000 r.p.m. en el modelo normal y 32 CV., a las mismas vueltas, en el 700-ES. La compresión es de 7,35:1 en el normal y 8,4:1 en la versión deportiva, la 700-ES.

DIMENSIONES: Largo, 2,794 metros; ancho, 1,397 metros; alto, 1,270 metros.

VELOCIDAD MAXIMA: Alrededor de 100 kilómetros por hora.



LA SEÑALIZACIÓN

La última fase de la construcción de una autopista, imprescindible antes de abrirla al tráfico, es la señalización. Este hecho, unido a que la parte de proyecto que corresponde a señalización requiere, desde el punto de vista técnico, unos conocimientos, sin duda simples, pero muy distintos a los necesarios en otras partes de aquél, hace que, en muchas ocasiones, no se le preste la atención que necesita.

Las autopistas son unas carreteras concebidas y proyectadas para la circulación de grandes volúmenes de automóviles a velocidades altas. A 120 kilómetros/hora, velocidad normal en una autopista, se recorre un kilómetro en treinta segundos. El conductor que debe estar atento al trazado de la carretera, a los demás usuarios que circulan junto a él y al funcionamiento de los distintos órganos de su vehículo, dispone de muy pocos segundos para captar un mensaje, comprenderlo y tomar la resolución que proceda, según le afecte o no.

La señalización debe ser, por tanto, simple, clara, fácilmente legible y suficientemente anticipada. De esta forma se conseguirá que la circulación sea cómoda, fluida y, por encima de todo, segura.

La claridad es otra condición necesaria en la señalización. Los mensajes que se le dirijan no deben tener más que una interpretación. Así por ejemplo, si se regula la circulación permitiendo una o varias maniobras, u orientando a los usuarios en función del carril de la autopista por el que circulan, la señalización debe indicar, sin lugar a dudas, cuáles son las maniobras permitidas. Si no hay posibilidad de expresar claramente estas maniobras, es preferible no hacerlo o buscar otra solución de circulación que permita una señalización más clara.

La buena legibilidad de la señalización es una característica básica. No sirve de nada, o mejor dicho, contribuye a perturbar la circulación y hacerla peligrosa, colocar unos mensajes que el conductor normal no es capaz de captar. Conviene insistir en que, hablando de autopistas, 200 metros de exposición de una señal al conductor, equivale a sólo seis segundos.

La señalización debe ser anticipada. Esto no quiere decir que no deba señalizarse en las inmediaciones del lugar donde el usuario ha de tomar una decisión importante. Antes al contrario, es muy conveniente hacerlo así, pero estas señales no deben ser más que una reiteración de lo que tiene que haberse indicado con anterioridad una y mejor dos veces. Conviene, además, que las reiteraciones digan lo mismo, para que el usuario comprenda que se refieren a un mismo punto o característica de la carretera. Así, por ejemplo, puede ser confuso cambiar los nombres de la salida de un enlace en los sucesivos carteles que pueden ir apareciendo, pues pueden inducir al usuario a pensar que se trata de otra salida distinta.

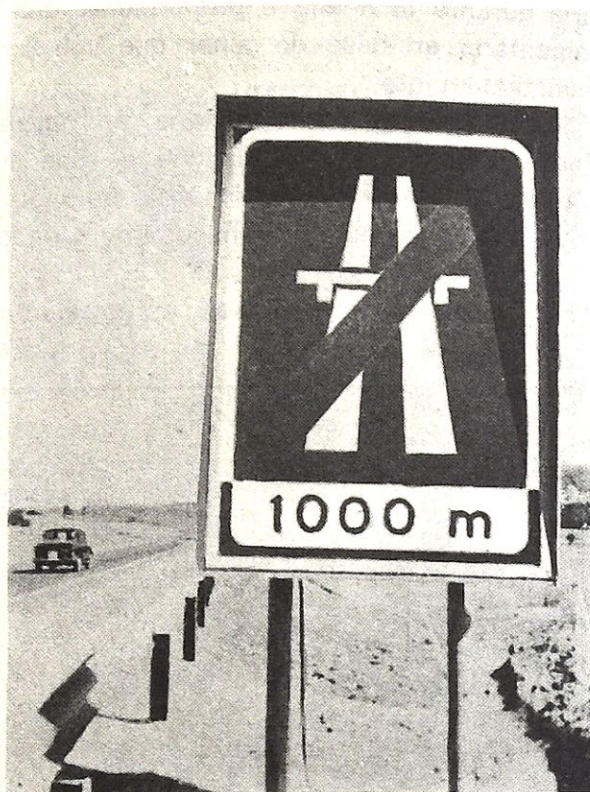
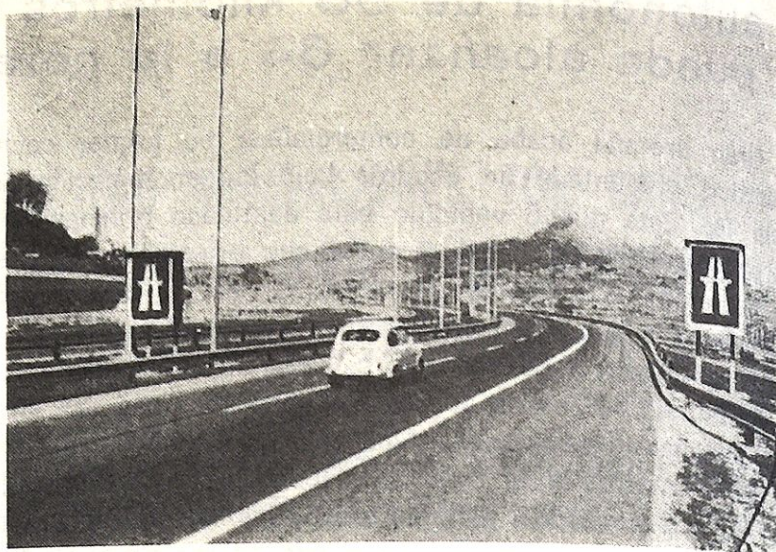
En líneas generales la señalización de una autopista comprende:

Señalización vertical.

Señalización horizontal o marcas viales.

Hitos o elementos aislados de balizamiento.

Señalizaciones eléctricas (teléfonos de socorro, con-



trol electrónico de accesos, regulación electrónica de velocidades, etc.).

Señalización vertical

Las dos primeras señales nuevas que aparecen en autopista son las de PRINCIPIO y FIN DE AUTOPISTA.

La definición de autopista, según la Convención de Viena de 1968, es la siguiente:

“Autopista es una vía concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

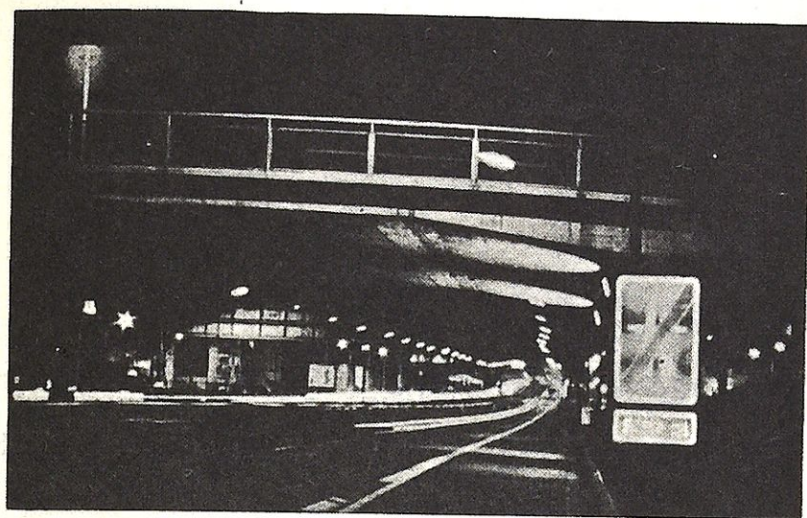
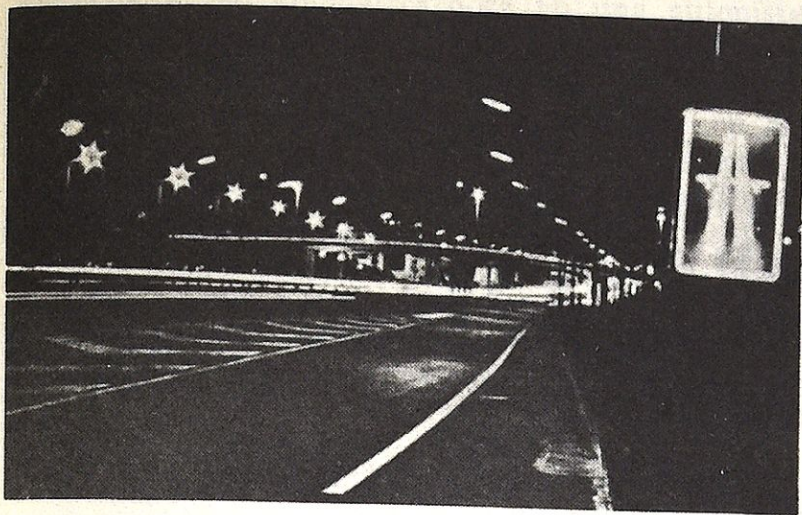
a) Salvo en puntos singulares o con carácter temporal, consta de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno o destinada a la circulación, denominada mediana o excepcionalmente por otro medios.

b) No cruza a nivel ninguna otra vía ni línea de ferrocarril o de tranvía ni es cruzada por senda o servidumbre de paso alguna, y

c) Está especialmente señalizada como autopista.

Es por tanto muy importante que todas las entradas a la autopista estén señalizadas con la señal de PRINCIPIO DE AUTOPISTA, porque si no lo están,

EN EN AUTOPISTAS



(siempre que no sean ramales de un enlace con otra autopista). Si ésta termina en un punto dado para transformarse, con o sin solución de continuidad, en una autovía, o en una carretera de dos o más carriles, debe preseñalizarse este lugar con la señal de FIN DE AUTOPISTA, acompañada de una placa complementaria, colocadas a distancia suficiente, por ejemplo, 1.000 metros y 500 metros antes del final de la autopista.

Las autopistas en general sólo tienen dos tipos de puntos singulares que es preciso señalar: LAS ENTRADAS y LAS SALIDAS. Sin embargo, la circulación por estos puntos singulares requiere una atención especial. La autopista puede asimilarse a un tren en constante movimiento a gran velocidad, en el que, tanto al subirse (entrada a la autopista), como el apearse (salida de la autopista), debe hacerse en marcha y, por tanto, igualando las velocidades de entrada y salida a las de circulación por la propia autopista, para evitar los accidentes.

Entrada a la autopista

El sistema de entrar en una autopista no es problema totalmente resuelto, ni parece fácil lograrlo. Es, ante todo, cuestión de educación. Los que circulan



por la autopista tienen prioridad sobre los que quieren incorporarse, pero es indispensable que permita esta incorporación, aun cediendo en parte el derecho de prioridad de que disfrutan. Resulta curioso que cualquier conductor, cuando es un peatón que circula a

a la vía le falta la última condición c) y no es una autopista. Esta señal es además, al mismo tiempo, informativa, de prohibición y de obligación, pudiendo resumirse en la siguiente forma:

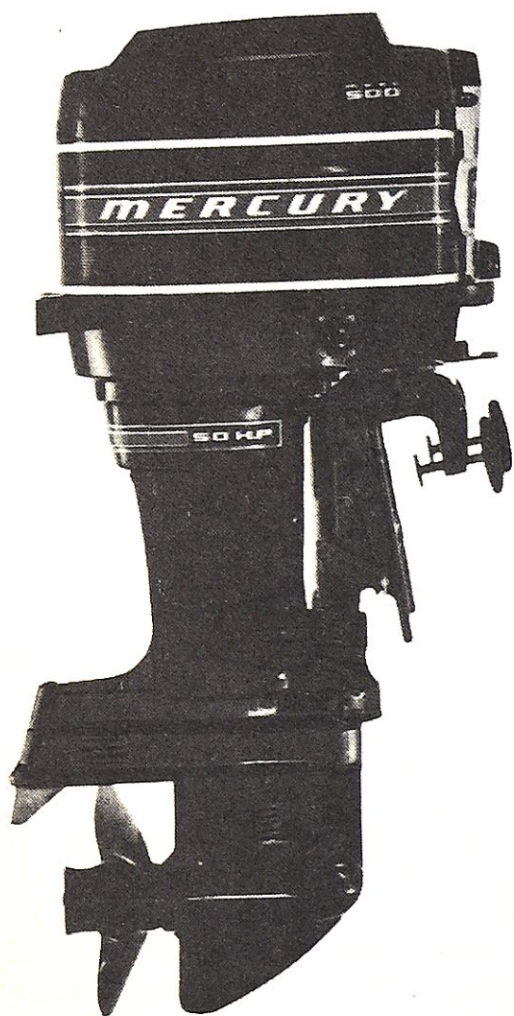
1. Informa del principio de una vía sin cruces a nivel, sin peatones y con calzadas separadas para los dos sentidos.
2. Prohíbe el acceso de todos los vehículos o usuarios que no vayan con automóviles (peatones, animales, ciclos, ciclomotores, tractores agrícolas, etc.), y de los automóviles y sus remolques sólo permite el acceso a aquellos que sean capaces de alcanzar por construcción una velocidad en terreno llano superior a 60 kilómetros/hora.
3. Prohíbe el acceso hacia y desde las propiedades colindantes aunque exista posibilidad física de hacerlo.
4. Prohíbe estacionar en la calzada y en los arcenes (sin necesidad de colocar otras señales para indicarlo).
5. Prohíbe dar media vuelta, marcha atrás, penetrar en la mediana y circular por el arcén.

Debe también utilizar esta señal, aislada o incluida en carteles-croquis para indicar las direcciones que pueden tomar en las intersecciones donde deban desviarse, aquellos usuarios cuya circulación está prohibida en la autopista. De esta forma se evitarán falsas maniobras siempre molestas y peligrosas. Al principio puede ser útil acompañar la señal con algunas de las prohibiciones que implica, porque existirán todavía usuarios que no están familiarizados con ella.

En cuanto a la señal de FIN DE AUTOPISTA es también obligatorio colocarla en todas las salidas

SECCION NAUTICA
TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURI, BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 70
*"El más potente y seguro fuera
borda del mundo"*

RESISTENCIA
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
CALIDAD
Y...

UN BUEN SERVICIO POST-VENTA

(Récord de RESISTENCIA MUNDIAL: 80.000 kms. sin
parar, durante 68 3/4 días a una velocidad media
48,5 kms. hora.)

EMBARCACIONES
DE LAS
MAS ACREDITADAS
MARCAS

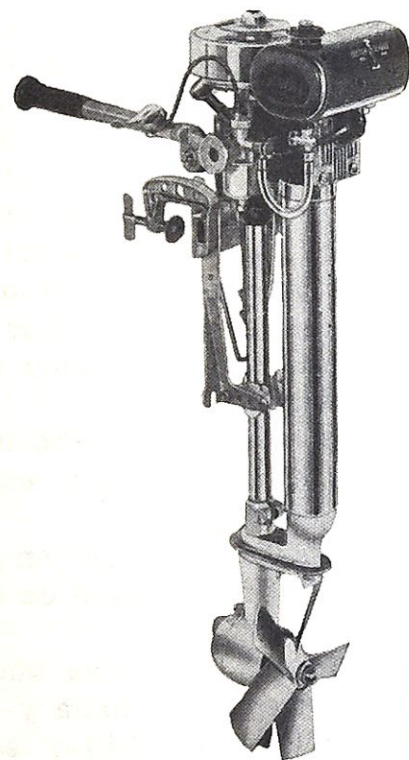
REMOLQUES

IMAP



**BRITISH
SEAGULL**

EL AUXILIAR
SIN AVERIAS
QUE QUIZAS LO
USEN SUS NIETOS
TAMBIEN



TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

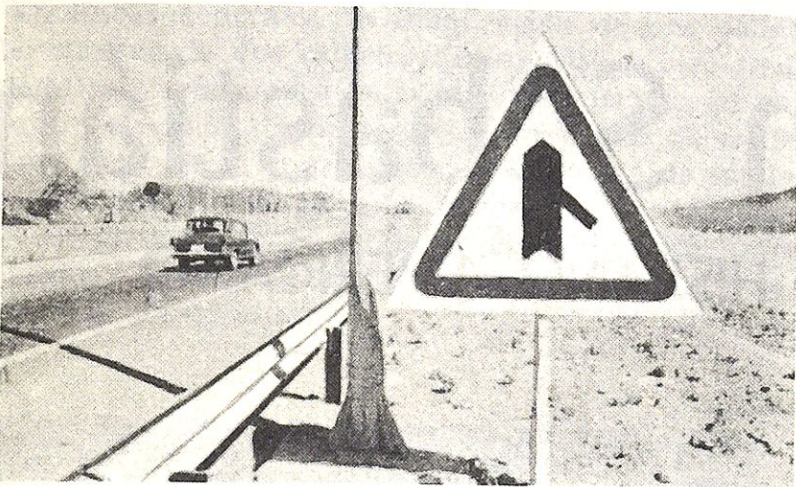
FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 24305 - **SAN SEBASTIAN**

LA SEÑALIZACION EN AUTOPISTAS

4 ó 5 kilómetros/hora, esté dispuesto a ceder el paso por una puerta y, en cambio, cuando conduce un vehículo a 100 kilómetros/hora en una autopista, le cueste tanto trabajo dejar incorporarse a otro usuario, si ello le supone una pequeña molestia de cambio de velocidad o de dirección. Seguramente que no piensa en las consecuencias de un posible encontronazo y en lo distinto que debe ser chocar a 5 kilómetros/hora o a 100 kilómetros/hora.

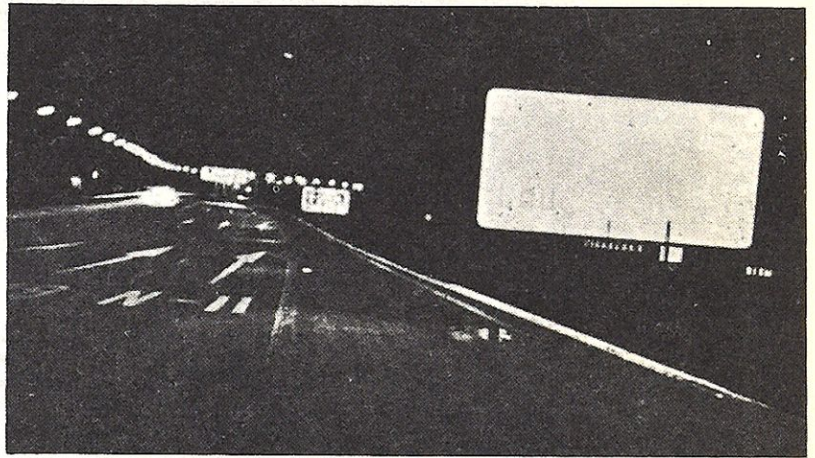
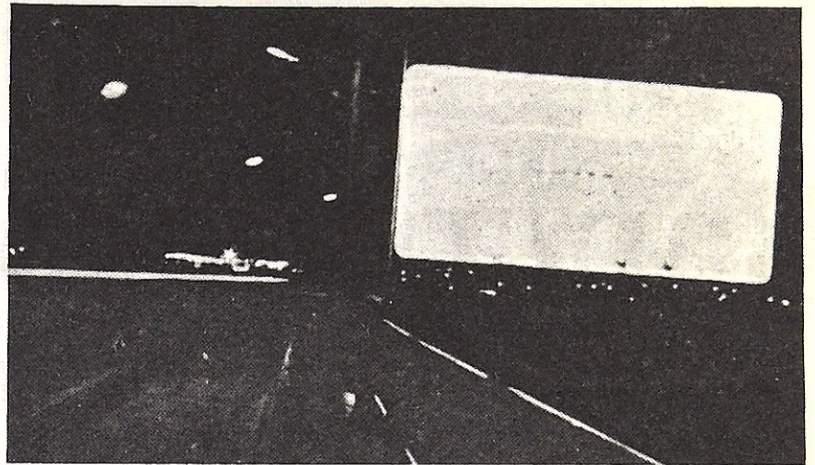
En la Conferencia de Viena de 1968, se discutió mucho este problema y, precisamente, pensando en la incorporación a una autopista o carretera de circulación rápida, se decidió introducir la nueva definición



de CEDA EL PASO, que difiere bastante de la que existía anteriormente. Un vehículo que tiene que ceder el paso al vehículo prioritario (el que circula por la autopista) no quebranta esta obligación aunque éste (el vehículo prioritario) se vea forzado a modificar su velocidad (acelerar o frenar) o su dirección (por ejemplo, cambiar de carril) con tal de que estas maniobras no sean bruscas. Esta fórmula que se aprobó en Viena en noviembre de 1968 y desde junio de 1969 está vigente en la legislación española, no es ni mucho menos perfecta, sobre todo, teniendo en cuenta que la clave de la definición de CEDA EL PASO y, por tanto, de la interpretación, está en la palabra "bruscamente".

La señalización vertical de entrada a la autopista, consistirá, en general, para los vehículos que entran, en la señal de PRINCIPIO DE AUTOPISTA, colocada o repetida al iniciarse el ramal de acceso, y la

señal de CEDA EL PASO, colocada antes del principio de carril de aceleración. Es importante que esta señal se coloque así y no al final de dicho carril, porque la decisión de incorporarse a la autopista (generalmente mediante la maniobra de acelerar), debe tomarse lo antes posible. En todo caso, en el proyecto de una entrada ha de cuidarse, en primer lugar, la buena visibilidad recíproca, entre los que van a entrar y los que circulan por la autopista. Esta condición es a mi juicio, más importante que las buenas características geométricas, en la planta y en el alzado, de la propia autopista y del carril de aceleración en la zona del enlace, y debe ser siempre tenida en cuenta por el proyectista.

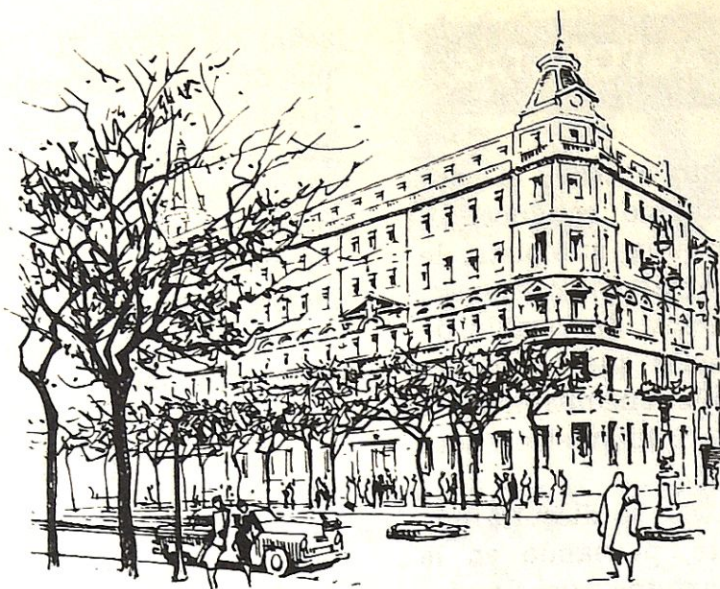


Para los vehículos que circulan por la autopista se suele colocar en España la señal A-2a (I-23), cuya definición, según Decreto 1277/1969, de 26 de junio, es la siguiente: "Este símbolo advierte a los conductores del peligro que supone la posible incorporación por la derecha de otros vehículos y les impone además la obligación de permitir y facilitar esta incorporación, modificando sin brusquedad la dirección o la velo-



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

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



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:
Avenida de España, 19
SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

- Barrio de Amara - Avda. Sancho el Sabio, 31-33
- Barrio del Antiguo - Matía, 58
- Barrio de Azcuene - Trincherpe, Azcuene, 3
- Barrio de Eguía - Eguía, 3
- Barrio de Gros - General Primo de Rivera, 19

Sucursales y Agencias
en los principales pueblos de la Provincia

LA SEÑALIZACION EN AUTOPISTAS

idad de sus vehículos, si ello fuera necesario". Quizá en la definición falte indicar que la prioridad sigue siendo para el que circula por la autopista, aunque esté ya muy matizada por la nueva definición de CEDA EL PASO.

Salida de la autopista

Sin duda, el problema más importante que se presenta en la señalización de autopistas es el de las salidas. No es que la maniobra de salida sea más difícil o peligrosa que otras, como la entrada, sino que la dificultad consiste en informar al usuario convenientemente para que éste, con suficiente antelación, tome la resolución de salir de la autopista o continuar circulando por ella.

En líneas generales, la señalización de una salida debe constar de dos carteles de preaviso y otro final situado muy próximo a la salida, por ejemplo, al comienzo del carril de deceleración o a unos 50 ó 100 metros antes de la "nariz" de la bifurcación de salida. Independientemente de esto pueden existir carteles de confirmación de la salida varios kilómetros antes de llegar a ella, repetidos incluso varias veces para salidas muy importantes.



En principio, los carteles de preaviso pueden estar a un kilómetro y medio kilómetro de la salida. Sin embargo, estas distancias no son más que indicativas y, en cada caso, será preciso comprobarlas y, si es necesario, modificarlas, cuando no hay espacio suficiente o la visibilidad no es buena.

Existe un tipo de enlace, en trébol, que tiene dos salidas muy próximas que pueden estar separadas por distancias tan cortas como 200 ó 300 metros. Para estos casos los carteles de preaviso deben ser dos superpuestos que anuncien sucesivamente las dos salidas, poniendo, por ejemplo, SALIDA 1.ª: 1.200 metros, SALIDA 2.ª: 1.000 metros, ya que la distancia entre ambas no es suficiente para señalar bien la 2.ª en una longitud tan corta. Como luego veremos es conveniente, además, colocar un pórtico en las inmediaciones de la 1.ª salida al menos.

En cuanto a la colocación de señales tipo flecha en la propia "nariz" de la bifurcación de salida, como se hace en intersecciones de carreteras normales, mi criterio es contrario. Si en algún caso no es posible una señalización previa, podrá recurrirse como última instancia, a colocar una banderola sencilla o doble que permita diseñar señales grandes, pero esa banderola casi siempre puede ser sustituida, con ventaja, por



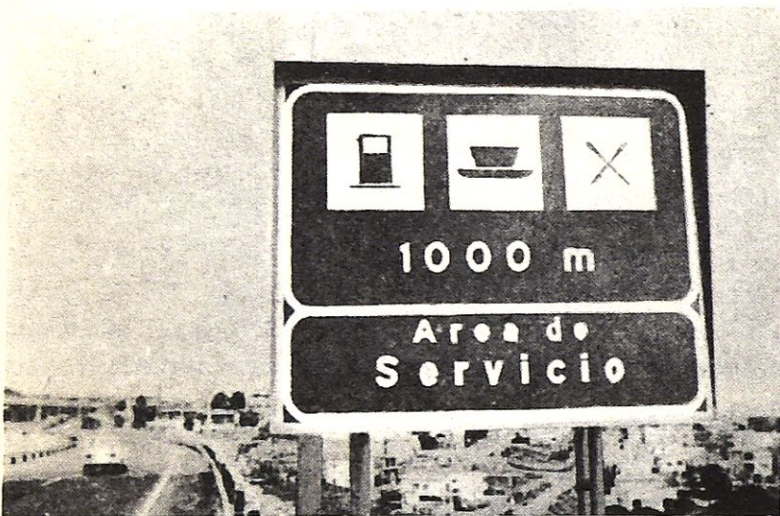
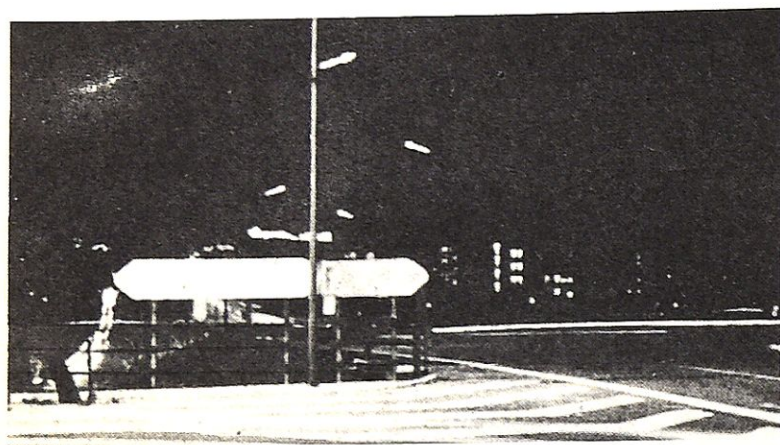
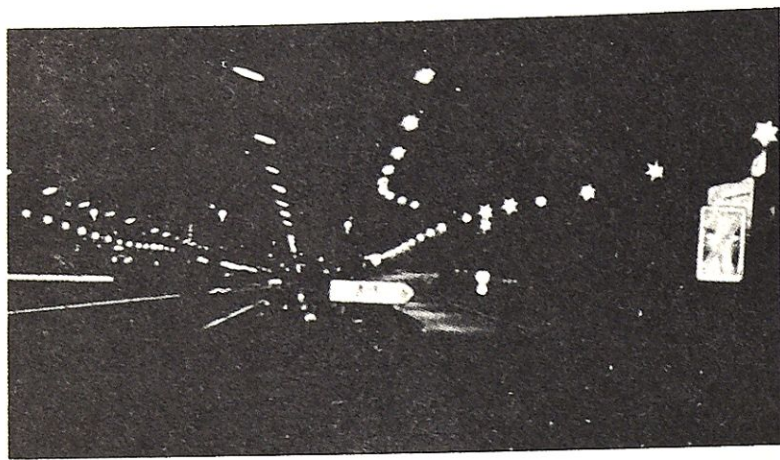
un pórtico. En cambio, las señales tipo flecha, aunque los tamaños de letra sean grandes, no se ven hasta estar situados muy cerca de ellas, a distancias a las que, en la mayoría de los casos, está ya prohibido cambiar de carril y, en todo caso, dan lugar a manio-

LA SEÑALIZACION EN AUTOPISTAS

bras bruscas de última hora de usuarios que, hasta el final, no se han dado cuenta de cuál es la salida que tienen que utilizar. Creo que a los vehículos que llegan hasta la "nariz" de la bifurcación sin haber decidido si van a salir, es preferible no indicarles nada y que se pasen de salida antes que produzcan un peligro en la circulación.

Características de los carteles

Para que los carteles resulten eficaces hace falta que



cumplan las tres condiciones siguientes:

1.^a Limitar el número de sus inscripciones y separarlos convenientemente ente sí.

2.^a Proyectar cada cartel con arreglo a unos ciertos mínimos en cuanto a tamaños de letras, espesores de trazo, separación entre letras y palabras, distancias a los bordes, orlas, etc., teniendo en cuenta en cada caso el espacio disponible, tanto en longitud como en altura para colocarlos.

3.^a Elegir y seleccionar convenientemente los nombres que deben figurar para anunciar las distintas salidas de la autopista, atendiendo ante todo al interés del mayor número de usuarios y, dentro de éstos, a los que desconocen la carretera.



1. Número de inscripciones y separación de carteles

En cuanto al número de inscripciones lo ideal es que no existan más de dos filas con nombres de poblaciones que pueden complementarse con otra fila de inscripciones, tales como distancias, flechas, número de carreteras, palabra SALIDA, etc.

En cuanto a la separación entre dos carteles sucesivos, no debe ser inferior a 200 metros y, si es posible, conviene llegar hasta 500 metros.

Anuncios

No quiero dejar el tema de la señalización vertical



sin hacer un breve comentario sobre un asunto que no es precisamente señalización, sino que podríamos llamarlo "competencia de la señalización".

La circulación por autopistas requiere tanta aten-

ción por parte del conductor, que todo lo que, de alguna manera, pueda contribuir a desviar o distraer esta atención, aunque sea unos segundos, debe intentarse eliminar. Creo que todos estamos convencidos de que esos grandes carteles de anuncios distraen a los conductores, son causa de accidentes, estéticamente atentan contra la belleza de los paisajes y, por si fuera poco, entristecen muchas veces el ánimo del conductor que debe sentirse profundamente desgraciado por no utilizar un cierto biodetergente, por ejemplo. Y al hablar de los anuncios no me estoy refiriendo a los que no cumplan unas ciertas condiciones de tamaño, distancia, color, etc., sino a todos los colocados para ser vistos por los conductores que circulan por la autopista.

Algunos países, como Suiza, ya lo han prohibido, y en España, donde prácticamente estamos empezando con nuestras autopistas, opino que es momento de hacerlo.

Señalización horizontal

Sobre este tema, me limitaré a unos comentarios sobre algunos puntos de más interés.

En primer lugar, conviene advertir que el Anejo de las marcas viales no quedó muy claro ni definido en la Convención de Viena de 1968 y, por este motivo, se ha creado un Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de la ONU, formado por Inglaterra, Holanda, Alemania, Francia y Estados Unidos que se reunirá tres veces en 1970, y preparará un proyecto de acuerdo europeo sobre marcas viales para discutir en Ginebra y poder ser aceptado eventualmente por todos los europeos.

Reda SUIPURCOA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos

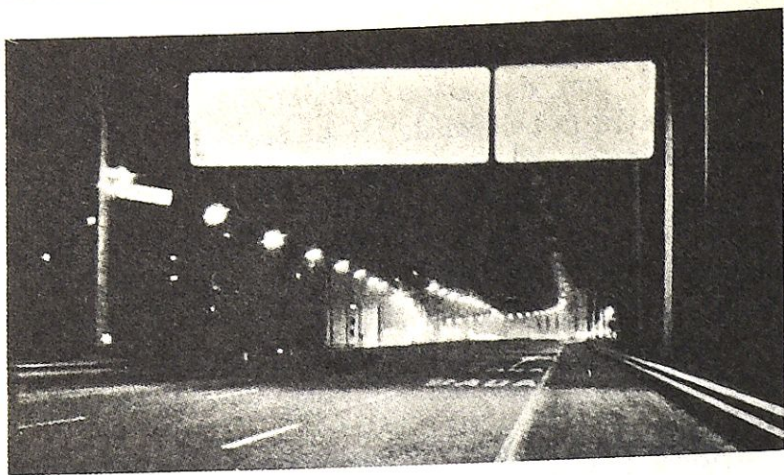
Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfonos. 21883 - 21383
SAN SEBASTIAN

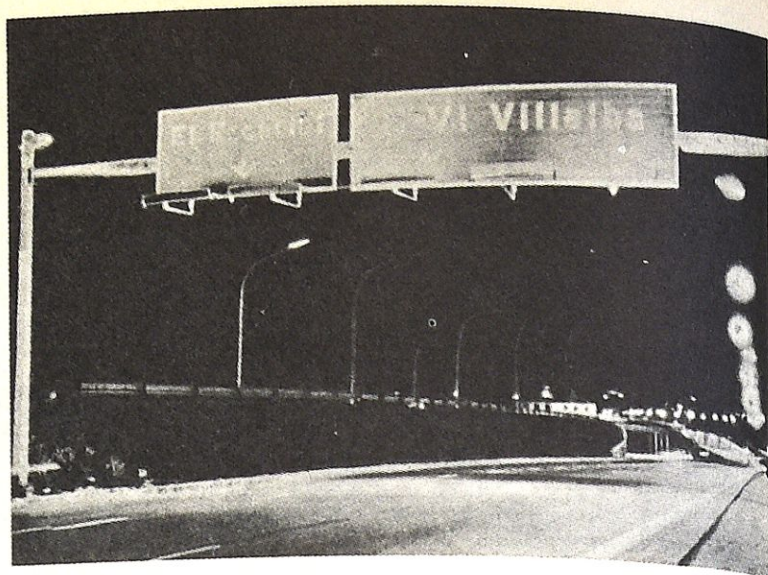
Recambios
y
Talleres

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

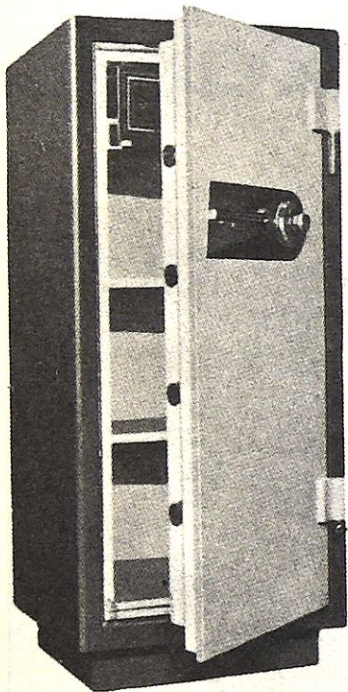
LA SEÑALIZACION EN AUTOPISTAS



Aunque muchos países utilizan sólo un color para las marcas viales, se advierte una tendencia a utilizar dos (amarillo y blanco), en un sentido parecido al que figura en las normas españolas vigentes, es decir, el amarillo separando siempre sentidos de circulación y el blanco separando carriles de sentido coincidente. Si en definitiva se llegara a este acuerdo, habría que pintar de color blanco las líneas de separación de carriles en autopistas. De todos modos, lo que sí parece probable es que, para los países que utilicen los dos colores, se dé a cada color un sentido concreto, que no admitirá la mezcla, un tanto arbitraria, de los colores blanco y amarillo que, aunque no figura en las normas españolas vigentes, se está utilizando en ciertas ocasiones en España.



Otro punto que merece atención es el de las inscripciones en el pavimento: flechas y palabras. Estas ins-



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 !!

BILBAO

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



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048

SAN SEBASTIAN

CONDUCTOR

Circulando
por la derecha,
contribuye
a un tráfico
más seguro

cripciones son muy útiles y en ciertos casos, muy necesarias, pero deben proyectarse de manera tal que no se presten más que a una interpretación, pues, de lo contrario, en mi opinión, no deben pintarse. Así, por ejemplo, de acuerdo con la situación actual (artículo 28 de la Convención de Viena), cuando se pinte una flecha en un carril del pavimento, la dirección o las direcciones de la punta de la flecha indican la única dirección o las únicas direcciones que los usuarios que circulan por ese carril deben tomar obligatoriamente. Así, por ejemplo, si la flecha tiene una única punta hacia la derecha, aun cuando vaya acompañada de algún nombre, estrictamente debe querer decir que ningún usuario que circule por ese carril puede seguir recto, sino que todos deben girar a la derecha. Ac-



comprendido entre lo que se entiende por señalización, conviene hacer un comentario sobre la utilización de estas defensas.

La misión principal de las barreras de seguridad no es encauzar el tráfico, canalizándolo, como si se tratara de un río. Esta canalización no es conveniente nunca para los otros vehículos que circulan junto al accidentado y, en ciertos casos, ni siquiera es conveniente para el propio vehículo accidentado.

Las barreras de seguridad podrían definirse como elementos colocados en los bordes de la calzada con la misión de evitar que los vehículos puedan chocar con algo más peligroso que la propia barrera. En las medianas de las autopistas, cuando su anchura es inferior a unos 12 metros (valor obtenido de la experiencia y de las estadísticas de accidentes), hay que evitar que los vehículos puedan chocar con los que vienen por la calzada de sentido opuesto, lo cual es, evidentemente, más peligroso que el choque con la propia barrera, pero ésta debe colocarse (si el terraplén de la mediana es muy suave, como es normal, y no hay obstáculos más próximo), hacia el centro de la mediana. De este modo se disminuirá el peligro para los otros usuarios de la propia calzada y se dará mayor espacio y tiempo al conductor extraviado para poder reaccionar y aminorar las consecuencias del impacto o evitarle.

En cuanto a las márgenes exteriores de la autopista, antes de proyectar barreras de seguridad y, en sustitución de ellas, deben intentarse eliminar los obstáculos que pueden determinar un choque con detención brusca del vehículo que se ha salido. De este modo puede lograrse, en ciertos casos, que el vehículo se detenga poco a poco en el terreno colindante, produciéndose una deceleración en él y sus ocupantes inferior a la que produciría el choque con la barrera de seguridad.

tualmente, creo que existen en España casos en que no es ésta la interpretación. Sin prejuizar si se hace necesario o no cambiar la interpretación actual de una flecha, creo que debe definirse su significado sin ambigüedad y utilizarlo sólo de acuerdo con la definición. Quizá lo más conveniente sea esperar a ver cuál es la decisión internacional sobre este asunto.

Barreras de seguridad en autopistas

Aunque el tema de las barreras de seguridad no está



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

TALLERES AMARA

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

NEUMATICOS DE CRISTAL, POR PRIMERA VEZ EN ESPAÑA

Hasta ahora sabíamos que se fabricaban en cristal o fibra de vidrio los productos más heterogéneos: lanchas, bólidos, relojes, cápsulas espaciales y la más variopinta gama de curiosidades. Pero lo verdaderamente sorprendente es que ahora vamos a rodar sobre neumáticos de fibra de vidrio.

Efectivamente, Neumáticos General acaba de lanzar al mercado español de automóviles el DURA-JET 4+2, indicado para vehículos tipo Seat 1.500 y muy especialmente para taxis y automóviles que han de recorrer continuamente largas distancias en ciudad.

Una de las principales características del neumático en cuestión es su cinturón de dos capas de fibra de vidrio, capaz de duplicar la duración de los neumáticos normales. A esto hay que añadir que el nuevo neumático, al combinar en la carcasa doble disposición de entrelazado, cede extraordinariamente ante todo tipo de fricción, propor-

cionando una mayor comodidad y flexibilidad al vehículo.

El neumático de fibra de vidrio ha causado una auténtica revolución en el mercado internacional, concretamente en Norteamérica, donde su consumo alcanza progresivamente cifras sorprendentes.

BRITISH LEYLAND EN EL MERCADO DE LOS ACCESORIOS

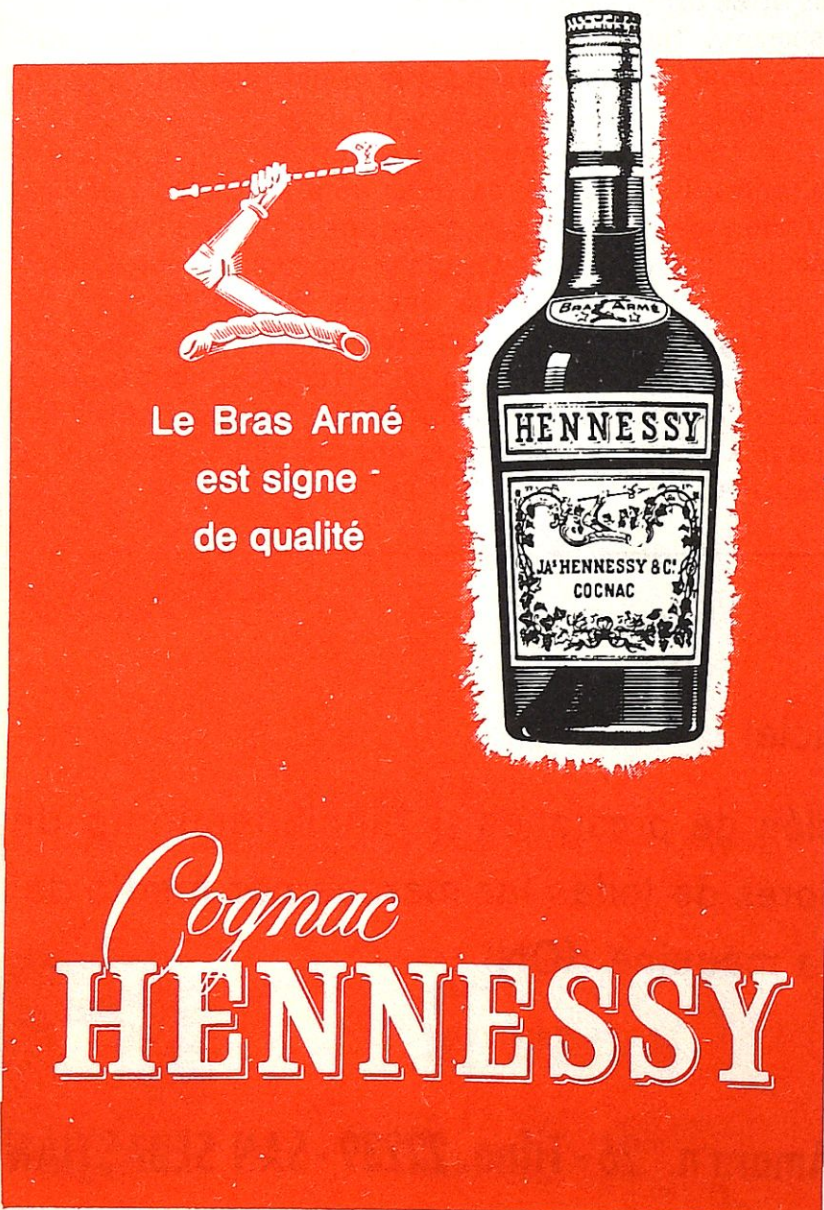
British Leyland presenta una serie de piezas de repuesto y accesorios que pueden utilizarse lo mismo en los vehículos de dicha firma que en cualquiera otra de las principales marcas británicas.

Utilizando el nombre comercial de Unipart, la nueva serie está a la venta a partir del 1 de diciembre en Gran Bretaña y en el extranjero.

Se utilizarán envases de diferentes colores para ser distinguidos fácilmente, y la serie de productos cubre la mayoría de las piezas de gran producción en serie, desde el tubo flexible para radiadores, pasando por juntas para motores y bujías de encendido, a fundas para asientos.

EL MAS AVANZADO CAMPO DE PRUEBA DE COCHES, EN EUROPA

Antes de que acabe el año quedará terminada la primera fase de preparación del más avanzado campo de prueba de vehículos existente en Europa. Lo está desarrollando la Vauxhall Motor Company, al coste de 8.000.000 de dólares a su principal taller de montaje, en Luton, ciudad de Bedfordshire. Las instalaciones de la primera fase abarcan una pista circular peraltada, en la que los coches se probarán a velocidades de hasta 200 kilómetros por hora. El campo de prueba tendrá un total de 22 kilómetros de pistas, entre las que se cuentan un trecho de cuestas, con buenas pendientes, que tiene cinco kilómetros de extensión, y dos trechos de 100 metros encharcados con agua dulce y agua salada, respectivamente. También se está preparando un terreno que simula un campo sin camino, una pista áspera para probar camiones, un túnel de polvo, un departamento para examinar el escape de gases, un aparato simulador de choques —para estudiar los diversos efectos de los mismos— y algunas otras instalaciones.



Le Bras Armé
est signe
de qualité

Cognac
HENNESSY

novedades  novel

NUEVO CINTURON DE SEGURIDAD, DE BRITAX

Britax-Excelsior acaba de presentar un nuevo cinturón de seguridad que elimina el cierre normal del cinturón. Denominado Twin Lock, el nuevo cinturón utiliza un «caja negra» montada sobre el túnel de la transmisión, que actúa como cierre.



Entre las ventajas del cinturón, según indica el fabricante, figuran una mayor seguridad, debido a que la hebilla no se encuentra nunca sobre la zona del estómago, funcionando más convenientemente, puesto que nunca hay extremos sueltos de las correas y la hebilla, y la parte inferior del cinturón es de nuevo diseño, que asegura que la correa quede correctamente sobre el cuerpo del usuario.

**CIRCULEMOS
POR LA
DERECHA**

ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

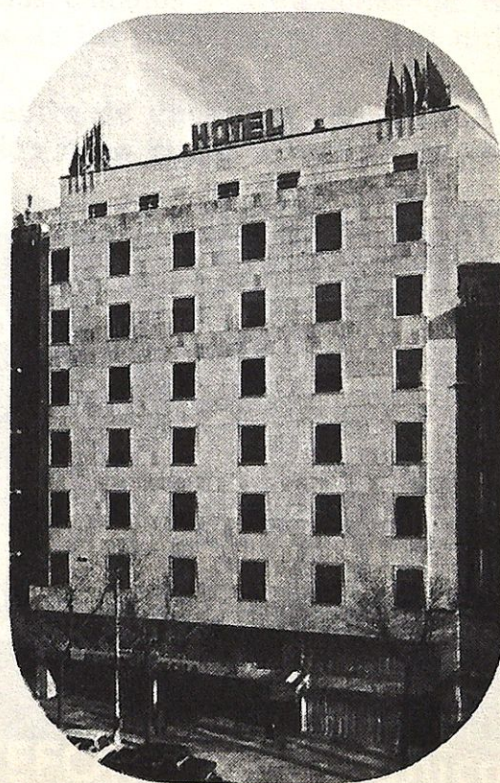
CARROCERIA Y GARAGE



Arreglo de carrocerías todas las marcas
Pintura nitrocelulosa y sintética
Lavado y Pintura Bajos
Guarnecido y Fundas
Mecánica general
Electricidad
Servicio control de dirección
Equilibrado de ruedas

●
Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5
Teléfonos 10235 y 10350
SAN SEBASTIAN
Agencia Oficial Peugeot

**ra hotel
residencia
alcalá**



Restaurante
BASQUE

★
Cafetería
BASQUE

★

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

Director: ANGEL URCHUGUI

RENAULT  **4**

furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

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

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

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.



Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148



Zabaleta, 52
Teléfono 18551



SAN SEBASTIAN

CAMPEONES

HANNU MIKKOLA



Nació el 24 de mayo de 1942 en la ciudad finlandesa de Joensuu, situada a 185 millas al norte de Helsinki; es hijo del director de una importante compañía maderera.

Su temprana educación la pasó con el presentimiento de que «no era particularmente bueno en ningún tema», estudiando los idiomas obligatorios de inglés y sueco. Después de cuatro años en una escuela elemental comenzó sus ocho años de estudios superiores, despertando al mismo tiempo gran interés en hockey sobre hielo, logrando un puesto en el equipo de su colegio, como delantero. Después de los estudios superiores, tuvo que hacer cuatro años en la Universidad y por primera vez su interés académico coincidía con su pasión favorita. Su curso en la Universidad trataba de ingeniería mecánica y a la edad de 21, un año antes de ir a la Universidad, realizaba su deliberado debut en el mundo de los rallyes. Un viernes salió a la calle y se compró un Volvo de segunda mano; al día siguiente participaba en un rallye local y terminaba en cuarto lugar.

En 1964 continuó con su automóvil de segunda mano participando en competiciones y ganando una reputación como conductor muy rápido y una definida habilidad en el control. Sin embargo, en 1965 decidió retirarse momentáneamente del escenario automovilista para dedicarse totalmente a sus estudios. Aquella vida de clausura duró un año y en 1966 se compró otro automóvil de segunda mano y comenzó a participar en rallyes de manera fervorosa.

Aquel año se clasificó segundo en los campeonatos finlandeses y obtuvo su primer trabajo conduciendo para los talleres Volvo Finlandia. Los ingeniosos observadores de los equipos de talleres ya habían reparado en sus habilidades de conductor observándole con algo más que casual interés y, en 1967, Lancia le contrató para que condujera para ellos en el Rallye de Montecarlo.

«En la última noche del rallye íbamos clasificados en sexto lugar», apunta Hannu, «cuando mi piloto perdió nuestro libro de ruta, lo que nos obligó a abandonar». Un conductor de rallye en su primera prueba importante internacional hubiera sido perdonado si hubiera experimentado una explosión temperamental. Pero no Mr. Mikkola: «Simplemente me sentía triste; mi piloto era tan infeliz que me resultaba imposible enfadarme con él», manifestó.

En 1968 se presentó por segunda vez en el Rallye de Montecarlo, prestando especial atención en esta ocasión al libro de ruta y terminando en un honroso noveno lugar.

No obstante, considera que el Rallye de Montecarlo es un «rallye verdaderamente duro». El RAC es el acontecimiento que obtiene su voto de favor —«es muy adecuado para conductores escandinavos, con todas las etapas especiales situadas entre los árboles».

Más tarde, en 1968, Ford le pidió conducir un Escort en el Rallye de los Mil Lagos. Aceptó la oferta con gran satisfacción, y Ford quedó más que satisfecho cuando ganó la prueba. En 1969, como miembro del equipo de rallyes de los talleres de Ford de Gran Bretaña, ganó el Alpine Austríaco y consiguió una segunda victoria en el acontecimiento de los Mil Lagos.

Este callado joven, con el pelo rubio típico de los países nórdicos, manifiesta que el Ford Escort es el coche que más se adapta a su estilo particular. «Mi estilo», explica Mikkola, «tiende mucho a ser oblicuo». Tiene el hábito de conducir en oblicuo desde que comenzó a competir en Finlandia. «Nosotros no teníamos indicadores, lo que hacía que no supiéramos a qué lado continuaba el camino después de una rasante, siendo por ello necesario disponer el automóvil en oblicuo para ayudarse en las curvas». En 1969, bajo la protección del Gerente de Competiciones Ford, Stuart Turner, Mikkola pasó su primera prueba en las carreras de circuitos. «Esto es algo totalmente diferente. Es francamente emocionante y se pueden ver los errores que se cometen de manera inmediata, pues si uno va despacio en una curva, se da cuenta en seguida, ya que los demás coches le pasan».

Cuando no se encuentra detrás del volante, Mikkola manifiesta que no tiene predilecciones, «simplemente procuro matar el tiempo no haciendo nada». Sin embargo, suele dedicar algún tiempo a la pesca y a la caza en los alrededores del hogar paterno, al norte de Helsinki. No está casado e intenta permanecer soltero por lo menos durante otros cinco años, «y entonces procuraré casarme con una azafata finlandesa, cuando ya sea demasiado viejo para cuidarme yo solo». ¿Y qué pasará cuando sea demasiado viejo para conducir un automóvil de carreras de manera tan espectacular y con tanto éxito como lo hace? «No tengo planes especiales, excepto que cualquier cosa que haga, estará conectada con la cuestión mecánica».

DE MOMENTO, EN ALEMANIA

PICCOLO, SUSTITUTO DEL GOGGOMOVIL

No necesita pintura

Inadvertida por el gran público y los especialistas, una fábrica de automóviles se ha establecido muy cerca de Francfort, en la región de Hesse. De momento se están instalando las cadenas de montaje provenientes de las fábricas Glass, de Dingolfing, y en las próximas semanas saldrá una versión completamente nueva del Goggomóvil, que llevará el nombre de AWS-Piccolo.

Esta fábrica no se ha concebido como pequeña empresa. Se trata, en efecto, de una verdadera fábrica que ocupa una extensión de setenta mil metros cuadrados. Todo parece actualmente preparado para la construcción de este minivehículo alemán, puesto que hace ya tiempo que este proyecto, que estaba en los aires, ha tomado cuerpo, y todas las piezas de carrocería y recambios aún existentes de la Borgward Lloyd Glass, están dispuestos para ser producidos en la AWS. Esta nueva fábrica tomó sin cambiarlo en nada, el chasis y el motor del Goggomóvil tanto para la versión de 247 c.c. que desarrolla 14 CV y permite una velocidad punta de 90 km/h. como para la de 395 c.c. de 20 CV. y 100 km/h.

Por el contrario la forma de construcción de este vehículo es completamente nueva. La innovación reside en la patente tomada por el patrón de la AWS, Mr. Walter Schatle, que realiza unas carcasas más resistentes simplemente ensamblando barras de aluminio colado con tubos de acero de sección cuadrada. Este sistema permite realizar, sin necesidad de un utillaje costoso, las construcciones más diversas tales como caravanas, carrocerías de vehículos utilitarios, containers y otros aparatos diversos.

La novedad número dos de este Goggo es su carrocería de materia sintética, que recubre una capa de acero. Esta capa es facilitada por el poderoso grupo Salzgitter, mientras que la materia plástica que envuelve el armazón hace innecesaria la pintura. Así, se llega a conseguir una carrocería perfectamente

inmunizada contra los efectos del moho no teniendo que pulirse ni encerarse nunca.

Como todas las piezas del conjunto están atornilladas, no hay ningún problema para cambiar cualquier parte que se haya dañado, por otra. No hace falta para esto, más que un destornillador, lo que reduce considerablemente los gastos de carrocería. Es así como, por ejemplo, la sustitución de la parte trasera del vehículo no cuesta más allá de 30 marcos.

También, como acabamos de decir, los trabajos de pintura son superfluos, puesto que las piezas de recambio se pueden conseguir en cualquiera de los tres colores de origen, a saber: rojo, verde o gris-blanco.

La carrocería es una verdadera mini-carrocería, ya que mide solamente 290 cm. de largo, 130 de ancho y 131 de altura. Está aprovechada hasta en sus más pequeños rincones. Y no solamente se encuentra en su interior el espacio para cuatro verdaderos asientos, sino también un portaequipajes de dimensiones más que respetables. Si se abaten los asientos traseros, una joven pareja no encuentra ninguna dificultad para colocar detrás el coche del niño.

Gracias al sistema de ensamblaje, al igual que en los juegos de construcciones, es muy fácil modificar la carrocería al gusto de cada cual. Es así como este vehículo se puede transformar de un pequeño automóvil en una camioneta de múltiples usos. Este minutilitario se puede usar sin peligro en naves cerradas, pues la fábrica Lloyd, donde se construyen actualmente motores Goggo, ha puesto a punto, por medio del profesor Leistritz, un sistema de desintoxicación de gases de escape especialmente concebido para el motor de dos tiempos, y con una eficacia de un cien por cien.

Entre otros modelos cuya construcción está prevista en series más pequeñas, señalaremos un Break para caza y un automóvil para la playa.

Casi todos los antiguos concesionarios alemanes de Gogomóvil están dispuestos a asegurar la difusión del Piccolo, ya que estos aparatos no plantean problemas de talleres y su precio oscilará alrededor de 4.000 marcos.

Este vehículo no solamente ha suscitado interés en Alemania, sino también en el extranjero. Hasta ahora ya se han registrado numerosos pedidos en firme. Según los cálculos y previsiones de Walter Schatle, la venta de las primeras veinte mil unidades está asegurada.

Dentro de unos días empezará a funcionar la producción a un ritmo de cincuenta vehículos diarios.

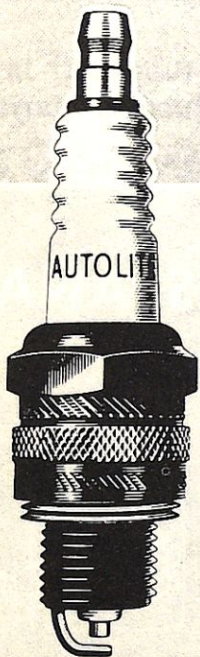
DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de Lanjarón



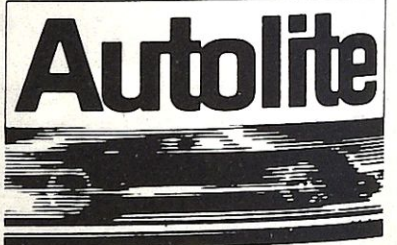
SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



Ninguna bujía ha ganado nunca un "Grand Prix"

Pero es una coincidencia que 9 de las 11 competiciones «Grand Prix» en 1969 fuesen ganadas por coches equipados con bujías Autolite.



Estas bujías han sido diseñadas para dar un mejor rendimiento en todos los coches. Ford equipa en fábrica sus coches únicamente con bujías Autolite.

PEQUEÑO MONSTRUO CON MECANICA RENAULT - 8

Charles Iste los podría vender a
60.000 pesetas (sin motor)

Desde hace muy poco tiempo a esta parte, cuatro tipos de Dune Buggy han aparecido en España y no creemos equivocarnos mucho si anunciamos que, a la vuelta de unos años, este tipo de vehículos se habrá hecho muy popular en nuestras latitudes. Nuestros lectores conocen ya el realizado por David Sutcliffe, residente en Madrid, al cual han seguido la creación de Talleres Hispano Alemán, también de Madrid, y la de Latasa, de Navarra. También ha surgido, aunque no comercialmente un Buggy alicantino, con mecánica Renault.

Pero hoy es esta mecánica y la creación de un polifacético francés la que nos ocupa. Charles Iste, parisino que se ha trasladado al sur de Francia, ha tenido la idea de adaptar la idea del Buggy a las perspectivas y realidades del mercado español. Sabiendo que Fasa-Renault construye en España el R-8, decidió que la mecánica que convenía a su vehículo es esta, pero sin aprovechar ninguna parte más del coche, ya que, para andar por la montaña, es necesaria una altura libre bajo el vehículo bastante considerable, y ni el chasis ni la suspensión del Renault lo permitían.

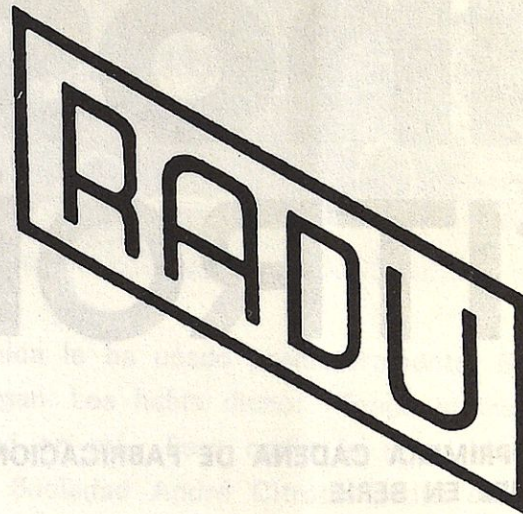
Con el chasis, basado en un rígido cajón central terminado en forma de Y en el extremo posterior, y todos los elementos sujetos a él, la carrocería oficia simplemente de tapa y alojamiento de los ocupantes. Sus formas redondas, su parabrisas abatible, la posibilidad de transportar algo en el baúl delantero, la fácil accesibilidad al motor trasero, se ven complementadas con un despeje total alrededor de las ruedas, lo que permite pasar por lugares verdaderamente difíciles. La carrocería ha sido realizada, naturalmente, en fibra de vidrio.

Iste conoce España y sueña con poder vender sus cochecitos ya que cree que su precio de 60.000 pesetas (sin incluir el motor) es realmente competitivo. Iste no sabe, en cambio, que las leyes españolas prohíben la construcción de vehículos si no se posee la autorización ministerial. Ni diez, ni cien... La artesanía, en un país donde se intenta perpetuarla, no se concibe en el terreno de los automóviles.

Con este coche hemos saltado sobre la hierba, vadeado algún riachuelo, subido pendientes asombrosas... El vehículo con el que hemos soñado más de una vez está compendiado en este Buggy con mecánico R-8, con una gran elasticidad de motor y un chasis adecuado al terreno pedregoso. Tal vez cupiera mejorarle algunos detalles, pero Iste ha sido sobrio, porque sabe que la sobriedad puede ser la nota más destacada de estos vehículos que están llamados a tener una gran aceptación.

J. FORCANO

Recambios Accesorios



DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

"CITROEN"

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN

50 años CITROËN

1919, LA PRIMERA CADENA DE FABRICACION DE COCHES EN SERIE

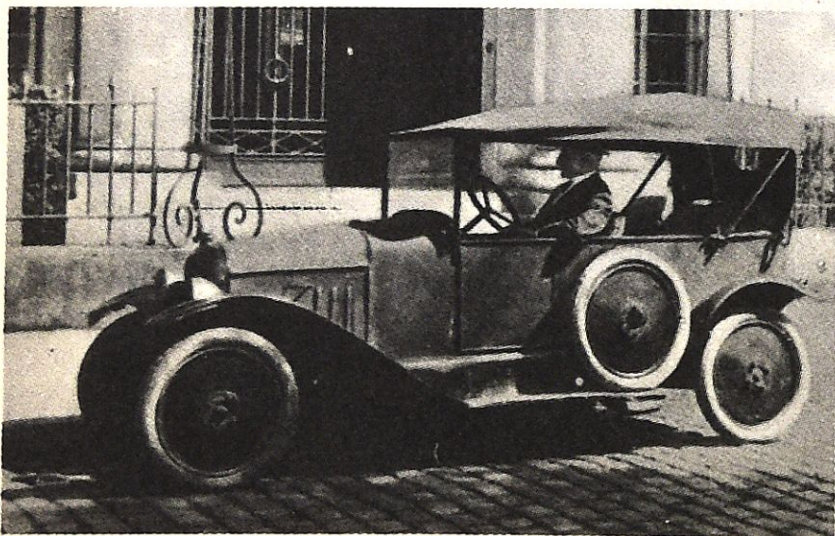
París, 1930. Cada noche la torre Eiffel se ilumina. Siete letras inmensas anuncian: CITROËN. Este nombre, que durante veinte años ha hecho evocar la línea deportiva de los «tracción delantera», este nombre que hoy llevan tanto el increíble 2 CV. como el rápido y lujoso DS, este nombre es, ante todo, para los habitantes de la Ciudad de la Luz, el del príncipe del automóvil: André Citroën.

CITROËN OPTA POR EL AUTOMOVIL

Ingeniero brillante, formado en la Escuela Politécnica de París, segundo de su promoción, André Citroën fabrica primero engranajes. Propone a la asombrada Europa el engranaje del doble chevron, silencioso eficaz, del que hará más tarde el emblema de su marca. La Guerra de 1914-1918 viene a interrumpir su actividad. Y aprovecha esta pausa para hacer la primera gran apuesta de su existencia de jugador intrépido: escoge el automóvil.

Nada más terminar la guerra, en su terreno de doce hectáreas que ha comprado en el «Quai de Javel», junto al Sena, al pie de la torre Eiffel instala la primera cadena de montaje de automóviles del mundo. Y el 25 de mayo de 1919 el primer coche Citroën, un tipo A 10 CV., sale de la fábrica.

«Produciré 100 coches por día», anuncia André Citroën en el Salón del Automóvil, en octubre de 1919. A partir de 1924 fabricará 300.



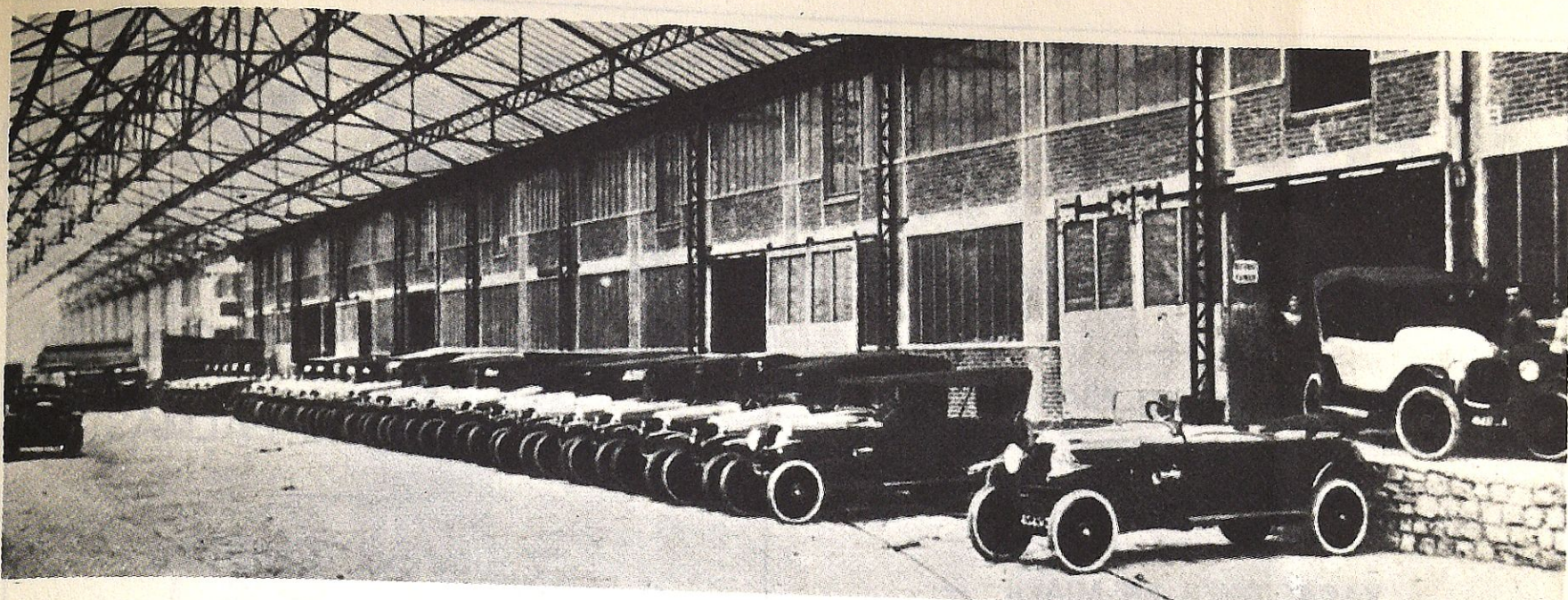
Pero hay que vender. Inmediatamente, André Citroën obtiene la confianza del público. En quince días, 16.000 personas, que ni siquiera han visto un coche, aceptan pagar un fuerte adelanto para permitir la salida. De todas maneras, el precio —7.200 francos— y las ventajas que promete —se entrega bien acabado, equipado por su capota, su rueda de repuesto, su alumbrado eléctrico— desafían toda competencia. Pronto Citroën pondrá a punto sistemas de seguros para sus clientes, les propondrá soluciones de crédito, inventará el cambio «standard» de los motores, las pruebas en serie, las visitas de fábrica. De año en año la confianza aumenta.

A LA CONQUISTA DEL MUNDO

Esta confianza que el público deposita en André Citroën es la que éste tiene en el automóvil. Prevé antes que nadie el inmenso desarrollo a que está llamado, los grandes servicios que puede rendir a la Humanidad. Para los que ven en el automóvil un instrumento de trabajo y de distracción realiza la primera publicidad. El automóvil lo puede todo. Y sobre esta certidumbre Citroën fundamenta su empresa.

Citroën obliga a sus contemporáneos a pensar en el automóvil. Renueva el parque de taxis, crea líneas de transporte rápido por autocar, lanza el turismo automóvil. Desde 1921, el B2 conoce una versión deportiva que roza los 90 kilómetros por hora: el «Caddy», fabricado también en serie. El B15 es el primer gran tonelaje con cabina cerrada. Nada menos que ochenta y tres tipos de carrocería, adaptables a todos los usos, se ofrecen al cliente. El célebre dos plazas rojo, o amarillo limón, el pequeño 5 CV., se convierte inmediatamente en el coche popular que anuncia la democratización del automóvil. Su variante de tres plazas recibe un nombre inolvidable: «le trèfle» (el trébol). Estamos en 1923.

No contento con conquistar el mercado francés y con tender sobre Europa la primera red de distribución digna de este nombre (200 depositarios en 1919, 5.000 en 1925), Citroën quiere conquistar el mundo. Piensa que el automóvil puede pasar por todas partes. Y lo prueba. En 1922 sus co-



ches atraviesan el Sáhara. En los años 1924 y 1925 se celebra el «Crucero Negro», que, desde Colombbechar a Tanarive, recorre 28.000 kilómetros a través de malezas, desiertos y tempestades de arena. Pero Citroën quiere ir todavía más lejos. Durante el año el mundo entero estará pendiente de las noticias del «Crucero Amarillo».

Se trata de unir Beirut con Pekin a través del Himalaya, el desierto de Gobi y la China en revolución. «No pasaréis con vuestros coches», se le dijo a Haardt, el más dinámico colaborador de Citroën, cuando quiso lanzar sus auto-cadenas al asalto del Techo del Mundo por el camino más corto, pero más peligroso. Haardt sale de reconocimiento, mide la anchura del sendero: 1,30 metros. Sus coches miden 1,40. Dice simplemente: «Hay que intentarlo», y pasa. El 21 de febrero de 1932 entra en Pekín. Citroën triunfa.

Al año siguiente, un Citroën 8 CV., el «Rosalía», bate la plusmarca mundial de distancia recorriendo 300.000 kilómetros en el circuito de Montlhéry, a una media de 93 kilómetros por hora.

TODO ADELANTE

Para cada problema Citroën escoge la solución del progreso, la del porvenir. Desde 1919 el arranque eléctrico reemplaza a la antigua manivela. En 1925 se adopta definitivamente la carrocería monocasco, igual que —había que pensar en ello— los frenos en las cuatro ruedas. Cada año aporta nuevas transformaciones, nuevos perfeccionamientos: el parachoques con topes de caucho, la dirección de cremallera... Cada vez los especialistas critican, se asombran, se escandalizan. Cada vez, también, deben rendirse a la evidencia: ésa era la solución.

Citroën es durante diez años el nombre más popular, el más fustigado de la capital. Se le llama «Citroën el Magnífico». Pasa por la vida como si jugara. Juega el magnífico juego de la técnica y del progreso.

Su último hallazgo es la tracción delantera. Convertir las ruedas delanteras a la vez motrices y directrices. Agrupar delante todos los órganos mecánicos del vehículo, lo que tiene por efecto adelantar el centro de gravedad y asegurar una comodidad de conducción incomparable. El primer tracción delantera, de línea rebajada, sin estribo, inimitable sale el 3 de marzo de 1934. Desgraciadamente André Citroën ha de ingresar en la clínica, de la que ya no saldrá.

Su vida intrépida la ha usado prematuramente. Sus acreedores le atosigan. Les había dicho: «Tengo la tracción delantera, confiad en mí». Pero nadie le cree. Muere arruinado, mas la Sociedad André Citroën podrá continuar su obra. Muy pronto la tracción delantera triunfa.

Todavía hoy, en colaboración con la firma alemana N.S.U., Citroën pone a punto el M-35 de motor rotativo. Un prototipo, del que se han fabricado 500 ejemplares, ha sido puesto a la venta el público (¡siempre la confianza!) en un hecho sin precedentes en la historia del automóvil. En este ensayo de cooperación técnica internacional Citroën afirma su voluntad de participar en el desarrollo prometido para los años próximos. Citroën vive la hora del porvenir.

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

VACACIONES 1970

GRANDES VIAJES

DOS ORILLAS DEL NIAGARA

Salidas mensuales. - Duración: 15 días.

Precio: 41.735 pesetas.

VACACIONES EN MIAMI

Dos salidas mensuales. - Duración: 15 días.

Precio: 37.710 pesetas.

COSTA A COSTA

Duración: 21 días.

Precio: 68.181 pesetas.

EL DORADO OESTE

Duración: 17 días.

Precio: 57.745 pesetas.

EL NEW YORKER

Dos salidas mensuales. - Duración: 15 días.

Precio: 22.962 pesetas.

FERIA DE OSAKA

Duración: 25 días.

Precio: 103.900 pesetas.

TOUR A MALASIA E INDONESIA

Duración: 22 días.

Precio: 82.272 pesetas.

SAFARI FOTOGRAFICO A AFRICA DEL SUR

Duración: 16 días.

Precio: 69.920 pesetas.



CANARIAS TRIP

(En aviones JET de la Compañía Iberia)

7 días en LAS PALMAS

7 días en TENERIFE

3 días en LAS PALMAS y

4 días en TENERIFE
(Puerto de la Cruz)

BALEARES

Un variado programa de viajes
organizados a:

PALMA DE MALLORCA,
MENORCA e IBIZA

Reserve sus billetes para los modernos
transbordadores

BARCELONA - GENOVA

y

BILBAO - SOUTHAMPTON

INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



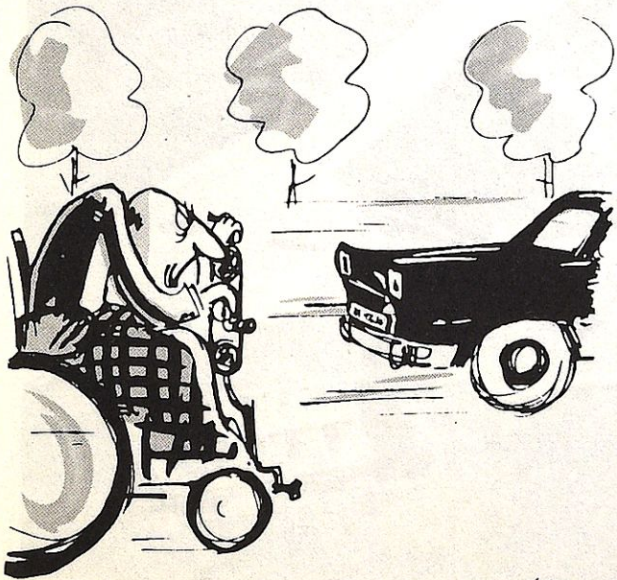
RUEDA EL HUMOR



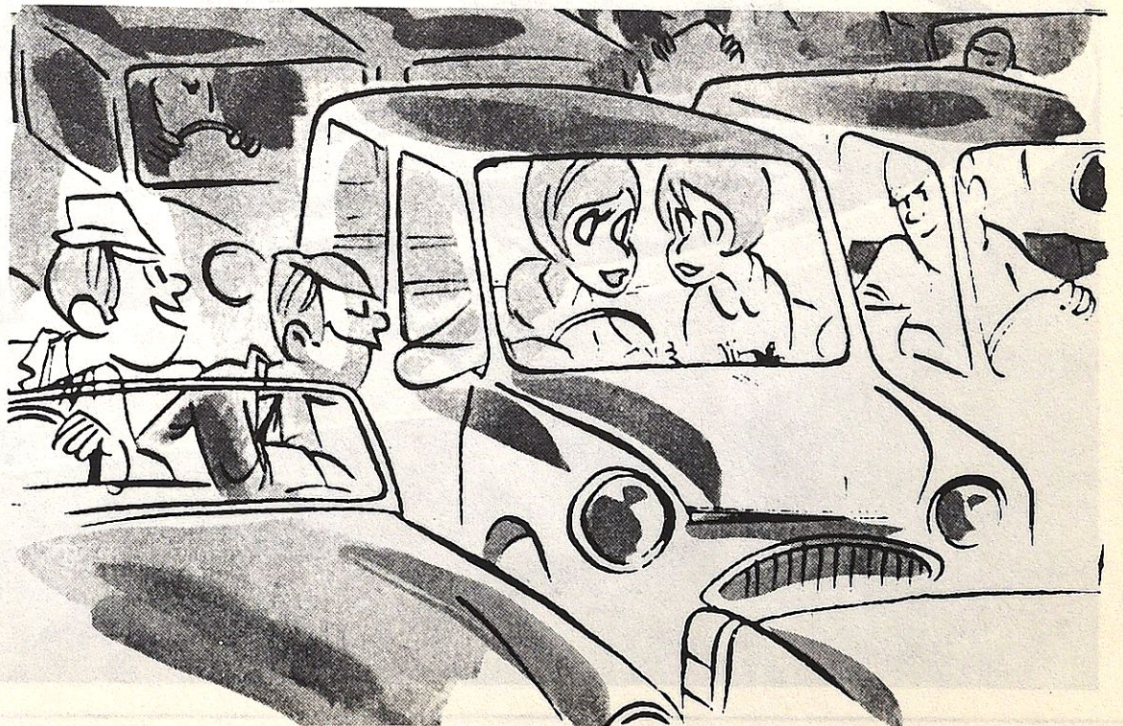
- ¡No le da vergüenza aceptar dinero de una mujer!



- Te digo que lo de Romeo y Julieta es una tontería comparado con lo nuestro... ¡El padre de Carlos es el encargado de la grúa que se ha llevado tres veces el coche de papá!



- ¡Vaya hombre!... ¡Ya me ha pasado otra vez el «Dodge» de todos los sábados!...

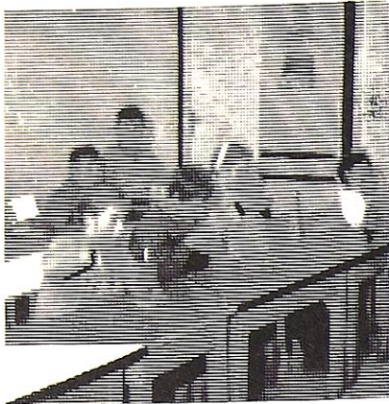


- Chica, me encantan los atascos. ¡Se saca cada «ligue»!

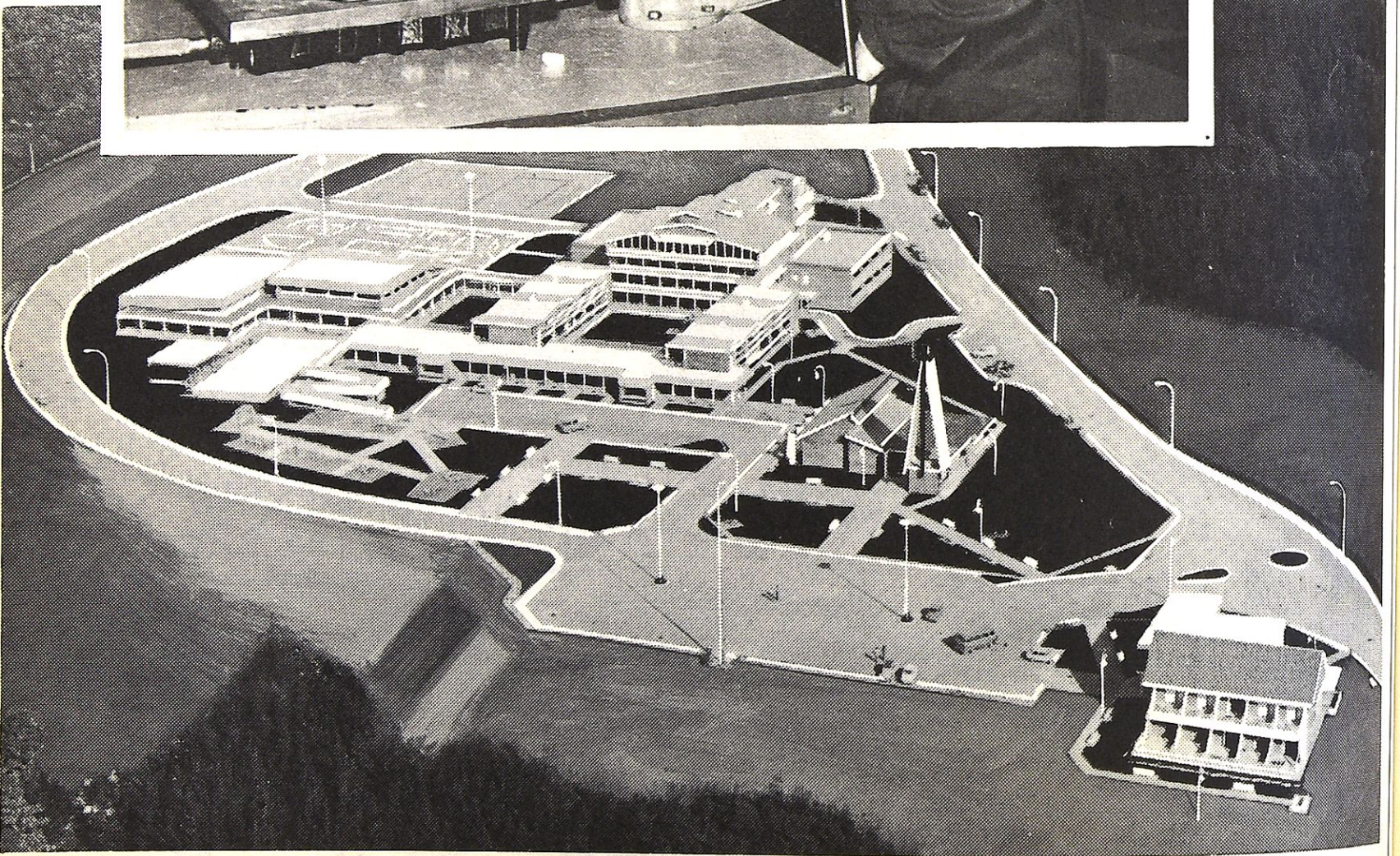


una obra social de la **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL** DE SAN SEBASTIAN

pubivars



el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





**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.

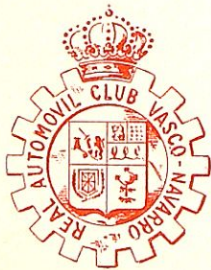
Dos entidades a su servicio

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