

R.A. C.C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



SANTIAGO DE COMPOSTELA, CUYO MONUMENTO MAS INTERESANTE ES LA CIUDAD MISMA (Foto, Arxiu Más - Barcelona)

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gury y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gury

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

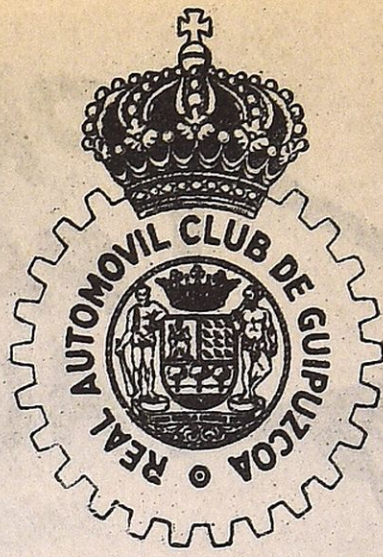
Pegaso

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO del n.º 107

	Págs.
Virar es un arte	3
Información del Club.....	7
Interpretación del Código de la Circulación	11
La responsabilidad de los ci- clistas.....	13
No cambie de dirección sin an- tes echar una mirada a su es- pejo retrovisor.....	15
Cuando el sol brilla, la tortfcolis os acecha	16
Los faros pueden también salva- ros en pleno día	21
Pinín Farina, el modista del auto- móvil	23
Menestra automovilista.....	31
Humor del automóvil.....	32

DEPOSITO LEGAL S.S.-32-1958

Bilbao

D. José María Domingo
Delegado de la Mutualidad Oficial
"Mutua Nacional del Automóvil"
Alameda de Recalde 25-1.º izq.
Teléfonos: 16594 y 41032

Delegación en Alava

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34
Teléfono: 1543
VITORIA

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)
Avda. Generalísimo Franco, 9
Teléfonos: 14727 y 15529
PAMPLONA

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.
Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO



SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

LA SEGURIDAD DE TODOS ES LA OBRA CONJUNTA DE CADA UNO

VIRAR ES UN ARTE

Cuyas reglas fundamentales es preciso conocer

Se pretende generalmente que la seguridad de ejecución de los virajes depende de las cualidades del vehículo que las realiza, lo cual lleva a separar los coches en dos grupos: "sobreviradores" y "subviradores".

Es un hecho comprobado que, según se trate del uno o el otro de aquellos dos grupos, las condiciones son diferentes. Sin embargo, no hay que exagerar la influencia de la distribución del peso sobre el uno o el otro de los ejes que constituyen el vehículo.

Es también un hecho comprobado que la naturaleza del neumático utilizado y su presión de inflado intervienen a este propósito como factores correctivos. Por lo tanto, habrá que observar escrupulosamente las recomendaciones del constructor sobre

tal punto y velar por que la presión del inflado de cada neumático sea exactamente la indicada por el técnico.

Haría falta, igualmente, hacer intervenir el efecto de la inercia del coche considerado alrededor de su eje vertical durante el viraje. Teniendo en cuenta que cada modelo posee un momento de inercia que le es propio, esta consideración no nos llevaría a ningún resultado práctico. Estemos seguros de que, con los coches actuales, cada conductor se preocupa de estudiar el problema para su propio caso, y que ha sabido, sin duda, aportar la solución conveniente.

Un coche no es peligroso más que en el caso de no saber utilizarlo.

PRIMERA OBSERVACION. — Mientras que una rueda no resba-

NUESTRO SERVICIO DE LA ESCUELA DE CONDUCCION

(Instalada en nuestro local social)

Cursos para la obtención de carnets de conducir.

Clases de Mecánica elemental (localización de averías).

Enseñanza práctica en coches equipados de dobles pedales y doble volante.

Cursos de Código de la Circulación. Horarios compatibles con las obligaciones habituales del alumno.

Informes, en las Oficinas del Club:
Plaza de Oquendo - SAN SEBASTIAN

la sobre su trayectoria, se puede legítimamente asimilar su movimiento al de un objeto que se desplazase sobre una ranura trazada en el suelo. Este movimiento se efectuará correctamente en tanto no se aplique a la rueda una fuerza transversal (el caso de la fuerza centrífuga en un viraje) de intensidad tal que se manifestara capaz de hacer salir la rueda de su ranura imaginaria. Hasta este límite todo ocurre según el punto de vista cinemático, como si ninguna fuerza transversal actuase.

Pero si la rueda se inmoviliza en su rodamiento y resbala sobre el suelo (blocaje por frenaje) entonces obedece a todas las sollicitaciones que recibe, incluso si fuesen de intensidad muy débil. Por esta razón, no debe frenarse en un viraje, a no ser que la maniobra sea voluntaria y controlada por el conductor (viraje frenado en carrera de velocidad con deslizamiento controlado).

SEGUNDA OBSERVACION.— Las condiciones del deslizamiento no son idénticas, según se refieran al eje delantero o al trasero.

Examinemos lo que ocurre en la parte de atrás.

En período normal (la rueda no cesa de girar), la condición necesaria y suficiente para que la rueda no derrape es que la fuerza centrífuga no alcance un valor capaz de vencer la resultante

de las fuerzas que mantienen a la rueda en su trayectoria. Esto significa que la condición de no patinar se traducirá por una desigualdad. Teóricamente, según la ciencia de la Mecánica, hace falta que la proporción del cuadrado de la velocidad al radio del viraje sea constantemente inferior al producto de la aceleración de la gravedad ($g = 9,81$) por el coeficiente del frotamiento del neumático sobre el suelo, o sea el coeficiente de adherencia.

Esta última cantidad no depende, en su valor, de la velocidad ni del radio del viraje. Sólo depende del estado del suelo en el momento de considerarlo, conociéndose el coeficiente de adherencia del suelo en función de la naturaleza de éste y de su estado higrométrico.

El examen del primer término de nuestra desigualdad indica la existencia de una relación entre el radio del viraje y la velocidad, con la cual puede ser aquélla comparada. Cuanto mayor es el radio, mayor podrá ser la velocidad; e inversamente, un viraje de radio escaso exige una velocidad reducida. Sin embargo, la influencia de la velocidad que interviene en el establecimiento de la proporción por su cuadrado es preponderante. Por lo tanto, cualquiera que sea el valor del radio del viraje, la velocidad a que deberá ser tomado tendrá que ser reducida.

También deberá ser tenido en cuenta

ta el bombeado de la carretera. Y aquí es preciso considerar dos casos principales:

A) Si el viraje puede ser efectuado a la cuerda (viraje a la derecha), con sobrelevación de la parte izquierda del coche exterior al viraje, la inclinación aumenta la adherencia, permitiendo en una cierta medida acrecentar la velocidad.

B) Si el viraje hay que efectuarlo hacia el exterior, se produce el fenómeno inverso; el redondeado de la carretera tiene por efecto disminuir la adherencia y, al mismo tiempo, el valor de la velocidad límite a partir de la cual el patinazo no puede ser evitado.

Veamos ahora cuál será el efecto del frenazo brutal sobre las ruedas traseras. Suponemos que en caso tal, ambas están bloqueadas; es decir, que, en lugar de girar, resbalan sobre su plano, arrastradas por la inercia del coche.

Si no hubiera más que ese deslizamiento, no se percibiría el "derrapage", sino un patinazo simple. Igualmente, las ruedas serían solicitadas, a su vez, por la fuerza centrífuga, para resbalar en un plano perpendicular al normal, movimiento éste que será percibido como un auténtico "derrapage".

Las ruedas bloqueadas se desplazarán en la dirección de la resultante de las fuerzas que les son aplicadas; y como, en este caso, la menor fuerza

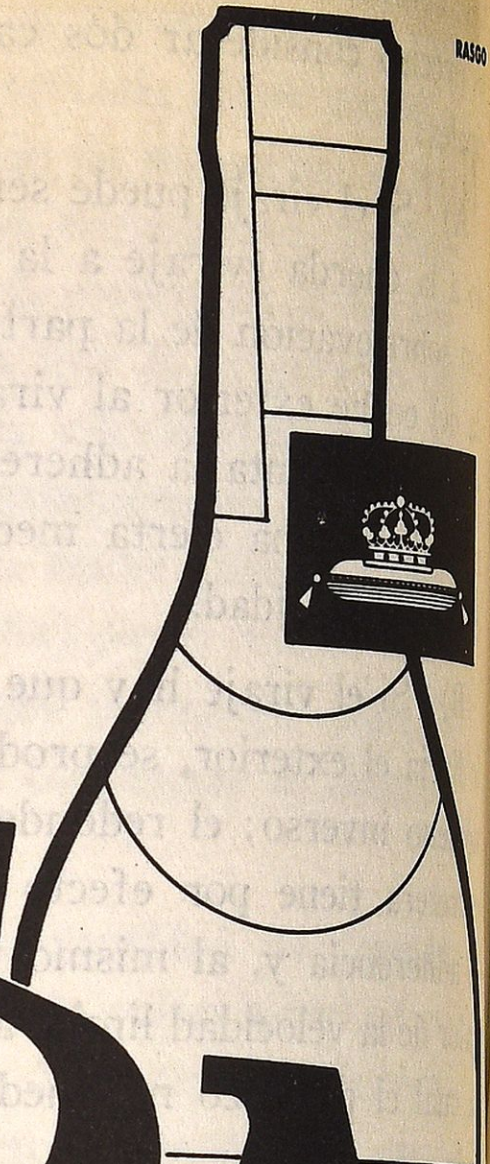
perpendicular a la trayectoria primitiva produce un desplazamiento en la dirección de esta fuerza, puede inferirse que derraparán siempre en un viraje, por pequeña que sea la velocidad y por grande que sea el radio de la curva.

Una rueda directriz bloqueada está solicitada por la fuerza motriz que se ejerce paralelamente al eje del coche y por otra fuerza dirigida según el plano de la rueda e igual a la resistencia debida al frotamiento. La fuerza resultante en el plano de la rueda tenderá a arrastrar el centro de ésta; pero la componente de ambas fuerzas ya citadas perpendicularmente al plano de la rueda tenderá a producir el "derrapage". Esta resultante se mantiene en general inferior a la adherencia de la rueda al suelo. Solamente la sobrepasará en caso de arrancar en curva o en terreno muy resbaladizo.

Están en peligro también de "derrapar" las ruedas delanteras, en terreno grasiento y calzada bombeada, cuando el viraje se efectúa en la dirección del centro de la carretera (viraje a la izquierda). En caso de "derrapage" de las ruedas delanteras, jamás debe volverse la dirección hacia el sentido opuesto al del "derrapage", pues ello no haría más que acentuar el patinazo.

De todas formas, la regla general elemental para tomar un viraje es evitar cuidadosamente toda maniobra brutal, lo mismo al acelerar que al frenar.

SOBRE BEBIDA NO



SOLO O CON HIELO Y SODA



GONZALEZ BYASS

Casas en JEREZ • PUERTO DE SANTA MARIA • SANLUCAR DE BARRAMEDA • OPORTO • LONDRES • TANGER • COGNAC

NUEVAS NORMAS PARA LA MATRICULACION DE VEHICULOS

Que entraron en vigor a partir del 1 del presente Julio

La Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa hizo públicas el 28 del pasado junio las normas de matriculación de vehículos que habían de entrar en vigor el 1 del mes en curso y que son como sigue:

Vehículos de fabricación nacional o importados directamente por el Ministerio de Comercio o casas representantes. (Carrozados).

La documentación se presentará directamente en la Jefatura Provincial de Tráfico, y constará de:

- a) Instancia de solicitud de matrícula.
- b) **C e r t i f i c a d o** de fabricación o de adeudo.
- c) **D o c u m e n t o** Nacional de Identidad.
- d) Permiso de circulación diligenciado en la parte correspondiente a la Delegación de Industria.
- e) Dos certificados de características.
- f) **F a c s í m i l e s** de motor y bastidor.
- g) Acta de tasación del vehículo.

La Jefatura de Tráfico despachará los permisos de circulación que se

le hayan solicitado, entregándolos a los interesados, previa presentación del resguardo de haber solicitado en la Delegación de Hacienda el pago de los impuestos o exención.

* * *

Vehículos procedentes de fabricación nacional y extranjera (sin carrozar), importados directamente por sus propietarios, adjudicados en subasta, procedentes del Cuerpo Diplomático.

Se seguirá la tramitación del artículo 244 y siguientes del Código de Circulación.

Permisos temporales de circulación por cinco días

Solamente se facilitarán por cinco días a los vehículos carrozados, y a su solicitud acompañarán todos los documentos precisos para su matriculación.

Permisos temporales de circulación por treinta días

Estos permisos se concederán solamente a vehículos sin carro-

Nuestro Servicio del
SEGURO MUTUO PARA AUTOMOVILES
(turismos, camiones, motocicletas)
A través de nuestra Mutualidad Oficial

**MUTUA NACIONAL DEL
AUTOMOVIL**

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa, **sin aumento en la prima**.

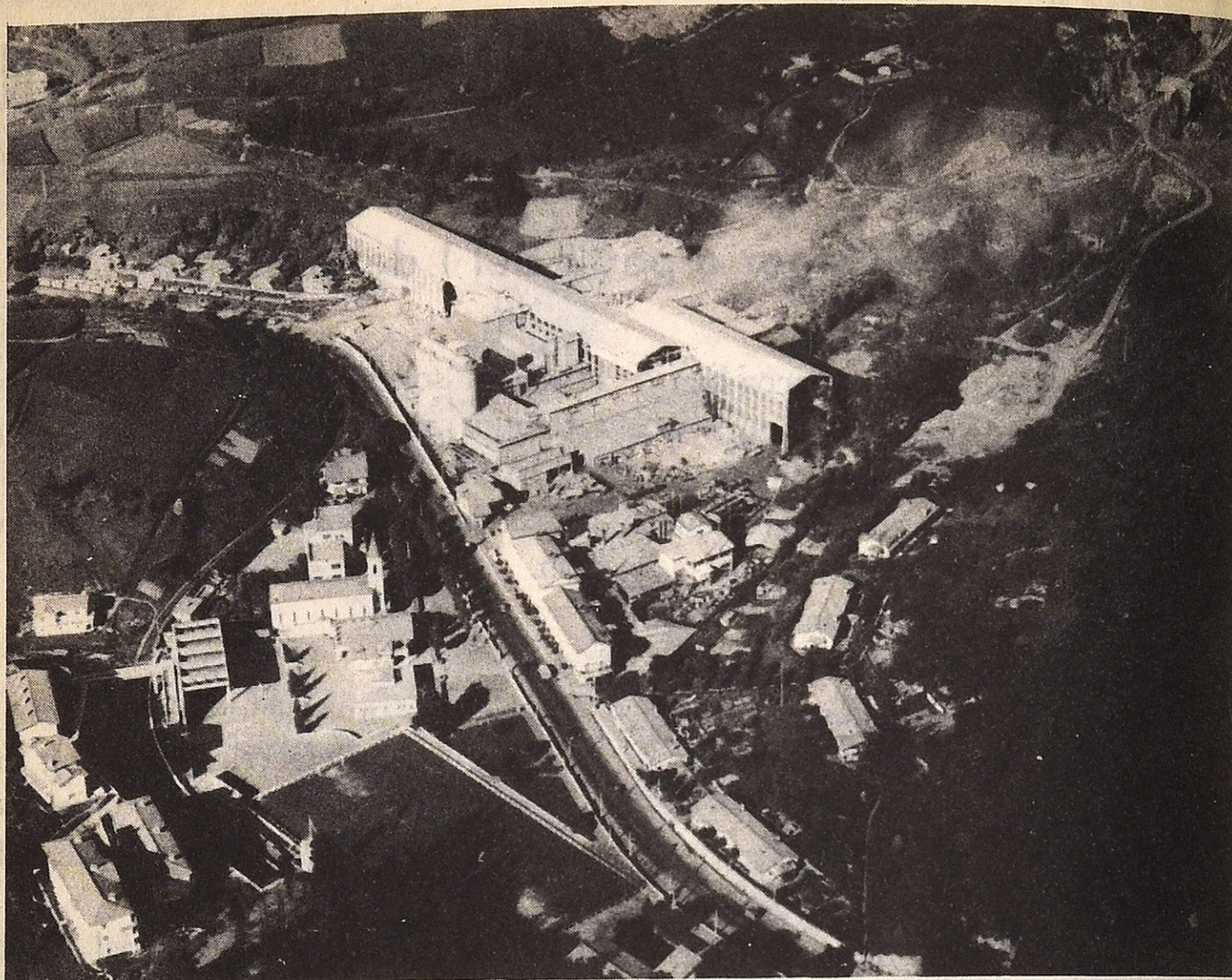
Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955.

Solicítese información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25-1.º izqda.

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

zar, de fabricación nacional o extranjera, importados por el Ministerio de Comercio o por las casas representantes.

Documentación

Vehículo nacional: Certificado de fabricación.

De fabricación extranjera: Adjudicación y certificado de adeudo.

Importados directamente por particulares: Licencia de importación y certificado de adeudo.

Procedentes de subasta: Acta de subasta o de adjudicación.

Procedentes de litigio: Oficio del Juzgado en el que conste que ha sido adjudicado el vehículo al interesado.

Vehículos procedentes del Cuerpo Diplomático: Oficio del Ministerio de Asuntos Exteriores en el que conste la autorización de venta y nombre del nuevo titular.

Prórrogas

Excepcionalmente y en casos muy justificados, a juicio de esta Jefatura, estos permisos temporales de circulación se podrán prorrogar por otros treinta días, siempre que se soliciten sin solución de continuidad y se justifique que no se ha completado la documentación de matrícula por causas imputables a la Administración.

Cumplida la prórroga, si el vehículo no estuviera aún matriculado, se procederá a su precinto, no autorizándose el levantamiento de éste hasta que el titular esté en posesión del permiso de circulación.

Advertencia.—Los documentos reseñados en cada caso no podrán ser sustituidos por ningún otro.

DE INTERES PARA LOS DENUNCIADOS POR INFRACCIONES AL CODIGO DE LA CIRCULACION

Se encarece a todos los denunciados por infracciones al Código de la Circulación, lean detenidamente el contenido del boletín que les entregará el agente denunciante. En él se conceden quince días para presentar escrito de descargo, sin que deban esperar nueva notificación de la denuncia, ya

que queda hecha con el propio boletín.

HORARIO DE VERANO EN NUESTRAS OFICINAS

El nuevo horario para el público en nuestras oficinas, que estará en vigor hasta el 15 de septiembre inclusive, es como sigue:

Mañana de 9,30 a 1

Tarde de 4 a 5

LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Es muy importante que los señores socios no se olviden de comprobar la fecha de expedición o de la última revisión de sus Permisos de Conducir; ya que de no revisarlos en tiempo hábil, se considerarán caducados y, por tanto, sin validez alguna; siendo indispensable, en tal caso, el examen previo para la obtención del nuevo Permiso.

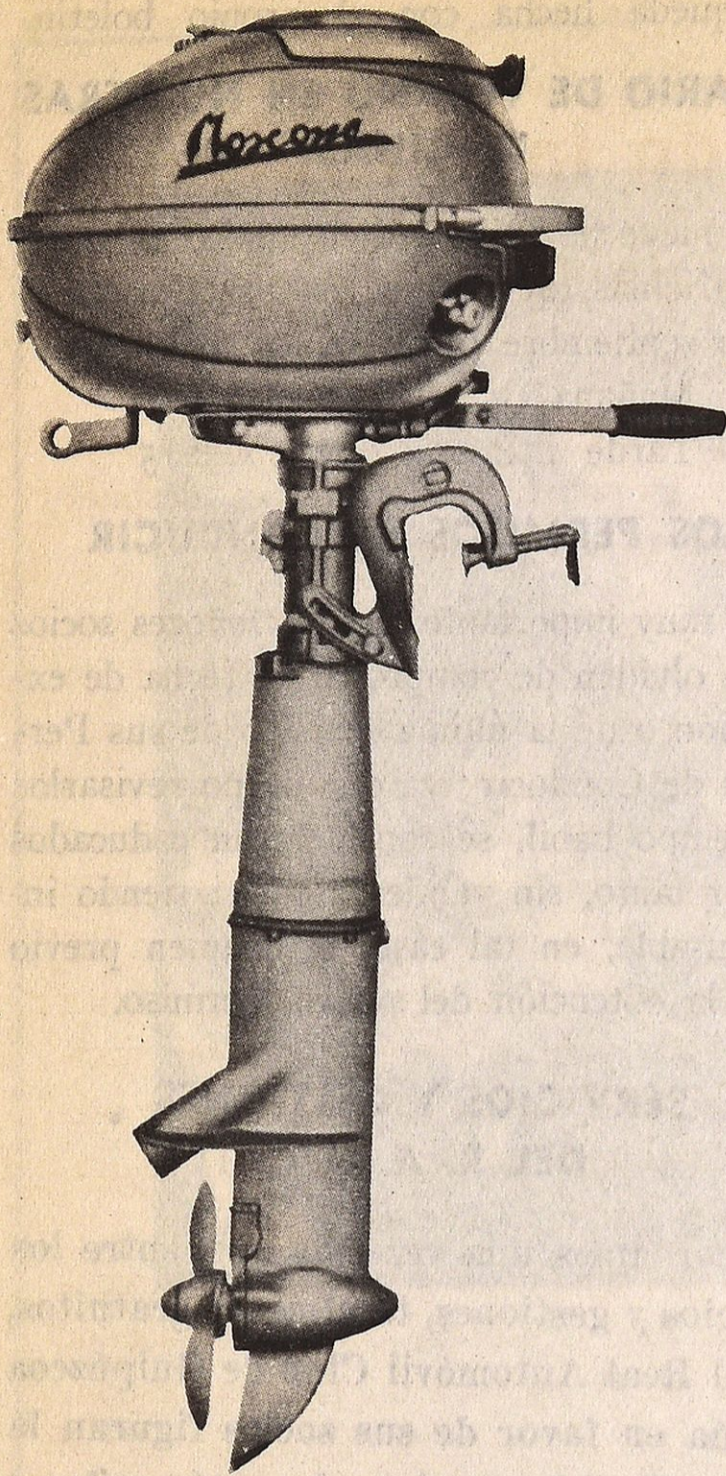
SERVICIOS Y GESTIONES DEL R. A. C. G.

Recordamos una vez más que, entre los servicios y gestiones, totalmente gratuitos, que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa efectúa en favor de sus socios figuran la matriculación completa de automóviles y la transferencia de propiedad de los mismos.

IMPORTANTE PARA NUESTROS ASOCIADOS SOBRE LA MATRICULACION DE COCHES NUEVOS

En razón de las modificaciones experimentadas por las normas anteriormente vigentes para la matriculación de vehículos motorizados, encarecemos a aquellos de nuestros socios a quienes les sea adjudicado un automóvil de fabricación nacional o bien de importación, la conveniencia de que tan pronto reciban noticia de dicha adjudicación, y por lo tanto antes de hacerse cargo del mismo, se sirvan pasarse por las Oficinas centrales del Club o por cualquiera de nuestras Dele-

(Concluye en la pág. 13.)



MOTOR FUERA - BORDA

Moscone

FABRICADO EN ESPAÑA por *Villier* bajo

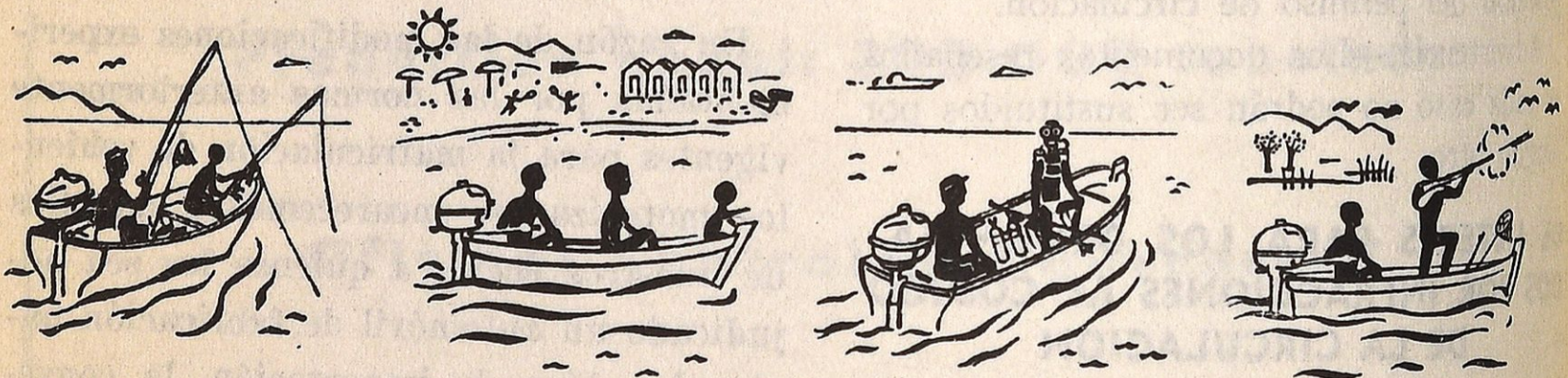
LICENCIA
de la casa italiana



- Motor de dos tiempos, dos cilindros
- Cilindrada 100 cc.
- Potencia 3 1/2 cv. a 4.000-r. p. m.
- Refrigeración por agua
- Encendido por volante magnético con avance automático
- Dispositivo de embrague
- Marcha atrás
- Grupo motor carenado
- Sumamente silencioso
- Peso: 19 Kgs.
- Disponemos de piezas recambio

Precio f. f. = 13.200 pts.

Para el deporte, la pesca y el turismo, instale en su embarcación un motor
Fuera - Borda MOSCONE



Servicio Oficial MOSCONE en San Sebastián
Establecimientos VELOMOTO
Nueva, 1 - Teléfono 18163 - SAN SEBASTIAN

Interpretación del Código de la Circulación

Seguimos con la limitación de la velocidad

En nuestro último BOLETIN examinábamos uno de los casos que, como limitación concreta de velocidad, señala el artículo 17 del Código de la Circulación para suplir la falta de una norma genérica en el mismo que regule la velocidad de los vehículos.

En este número vamos a tratar de un caso muy frecuente en el país vasco, dado nuestro clima húmedo, relacionado con el apartado e) del mismo artículo y que ordena "moderar la marcha por hallarse el pavimento mojado".

A su incumplimiento se refiere la sentencia, entre otras, del 14 de febrero de 1941, que falló: "Comete delito de imprudencia el sujeto que produce accidente por llevar su coche a marcha exagerada, atropellando y dando muerte a una persona, ya que el conductor olvidó que había llovido sobre la carretera asfaltada, fallándole el dominio del vehículo". Es decir, que la imprudencia para el Supremo está en pisar el acelerador olvidándose de que el suelo estaba mojado y fallándole el dominio del vehículo, dominio cuya conservación viene a ser la obligación fundamental del conductor, según el art. 17.

La conjugación de velocidad y suelo mojado es sumamente peligrosa, sigue diciendo el Tribunal Supremo, y se agrava en el caso de la sentencia por el hecho de haber mucho tránsito y de existir vías de tranvías en el lugar. Esto constituye, dice acertadamente el Supremo, interferencia de motivos.

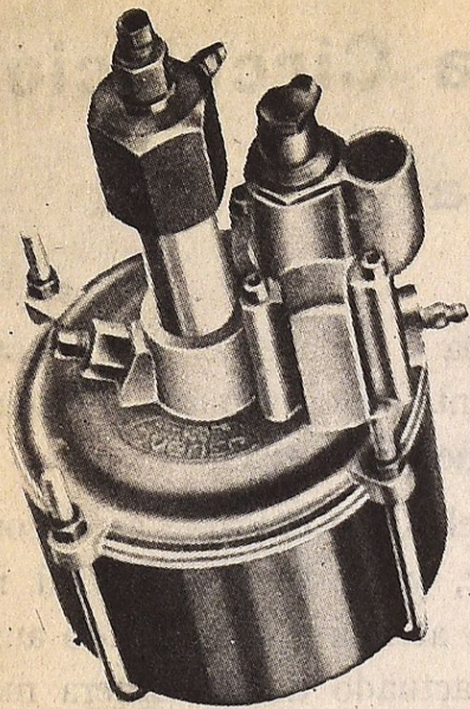
Pero el aspecto más interesante de la sentencia lo constituye, a nuestro juicio, la consideración que hace el Tribunal de que el haber titubeado el atropellado no puede considerarse causa del accidente sino solamente consecuencia o síntoma del temor al riesgo

que se aproximaba o duda en el ánimo ante el riesgo inminente que instantes después tuvo plena y lamentable ejecución.

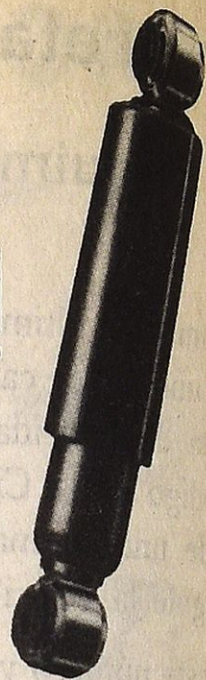
Es decir, que el único culpable es el conductor del coche, y su responsabilidad no la comparte ni la atenúa el atropellado aunque no hubiera actuado de la manera más adecuada al caso, ya que dicha actuación es debida a otros motivos y no altera lo fundamental, que es la imprudencia temeraria del conductor, que debió tomar las necesarias precauciones para prevenir cualquier accidente. La interferencia de motivos que originan el accidente no llega a abarcar el proceder de la víctima del mismo.

Claro que no puede generalizarse el contenido de esta sentencia con el alcance de descartar en la apreciación de una responsabilidad por atropello la actuación de la víctima.

En el caso que se halla expuesto se partía de una infracción manifiesta del conductor del vehículo al art. 17 del Código de la Circulación y a las más elementales normas de prudencia, y se explica que el aturdimiento del peatón, que ve que se le viene encima un coche que circula a marcha exagerada, no se le considere causa del accidente, sólo imputable al conductor. No concurriendo, en otros casos, las mismas circunstancias, no puede generalizarse su doctrina como se ha dicho, pero siempre será interesante la afirmación de la indivisibilidad de la culpa que sienta, aunque no sea susceptible de aplicación en todos los casos y porque los tribunales tienden a declarar la culpa de un conductor antes que hacerla de un peatón. Un motivo más, por tanto, para que por esas carreteras cumplamos las normas de la circulación y seamos prudentes en todo momento.



¡AUTOMOVILISTA!



Su coche obtendrá velocidad, suavidad y seguridad comprobando o reparando sus frenos y amortiguadores en
TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO

TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO
comprobarán sus frenos con aparatos de precisión sin ningún compromiso

Talleres **AREVALO** garantizan todos sus trabajos

TALLERES AREVALO

ESPECIALIZADOS EN FRENOS Y AMORTIGUADORES

Avenida D, n.º 4, trasera (Ensanche de Amara) - Teléfono 2-43-05

SAN SEBASTIAN

LA RESPONSABILIDAD DE LOS CICLISTAS HA SIDO DENUNCIADA, DE UNA MANERA CATEGORICA, EN TODOS LOS PAISES DEL MUNDO

Monsieur Viset, autoridad indiscutible en temas de circulación, ha dicho que la responsabilidad de los ciclistas ha sido denunciada de una manera categórica en todos los países de Europa.

Viset habló así hace más de dos años y, sin embargo, al ver las estadísticas de accidentes de tráfico del año 1960, en los que aparecen implicados 4.394 ciclistas españoles, es fácil deducir que las circunstancias no han variado.

El problema de la circulación de los ciclistas en España requiere unos minutos de reflexión.

Se estima que el parque de bicicletas alcanza la cifra de 1.672.535. De los 4.394 accidentes de ciclistas, 1.688 han ocurrido en la carretera y 1.706 en los centros urbanos.

Las causas de estos accidentes son varias: no circular por la derecha, lo más arrimado posible al margen de la carretera o acera de la calle; circular en grupo, uno al lado de otro, dialogando, y no uno detrás de otro, atentos a las indicaciones, señales y circulación de otros vehículos; y, sobre todo, no tener instalado en el ciclo las correspondientes luces (faro blanco en la delantera y capta-faros o pilotos rojos en la trasera). La falta de estos pilotos ha causado muchas víctimas, ya que al no ser advertido a tiempo el conductor del vehículo de la presencia del ciclista, en muchas ocasiones es difícil evitar el atropello, cuando se advierte a pocos metros a la bicicleta fantasma.

El Boletín de la Asociación de la Carretera de Francia, publicaba hace poco un aleccionador artículo.

“Conocí a un ciclista —decía el comen-

tarista—que circuló durante más de veinte años sin haber sospechado siquiera lo que era derecho de prioridad, y, sin embargo, generalmente se cree que el automovilista es culpable de todos los accidentes que ocurren, lo cual no deja de ser una idea precipitada”.

La afirmación es grave, porque si la progresión continúa como hasta aquí en el país vecino, pronto de cada dos franceses uno tendrá bicicleta y el número de ciclistas implicados en accidentes crecerá desmesuradamente.

La estadística reseñada demuestra que en España, el problema de los ciclistas no presenta un exponente más favorable.

(Final de la pág. 9.)

gaciones (Vitoria, Bilbao y Pamplona) al objeto de informarles ampliamente de los trámites a seguir para proceder a la legalización de su vehículo.

De no hacerlo a , podría ocasionársele algún perjuicio de índole económica derivado de la gestión de matriculación.

LAS INSCRIPCIONES EN NUESTRA ESCUELA DE CONDUCIR

Dada la considerable afluencia de solicitudes de inscripción que se reciben de continuo en nuestra Escuela de Conducción, hacemos saber a quienes pudiese interesar este servicio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa la conveniencia de formalizar la suya sin dilación alguna, en evitación de los perjuicios derivados del retraso de su acoplamiento a los sucesivos cursillos de la Escuela y consiguientemente al de la obtención del respectivo Permiso de Conducir.

GARAGES LAGUILLON

Confortables Autobuses para Grandes Viajes y Excursiones
Depósito de Piezas de Recambio de todas las Marcas
RODAMIENTOS - NEUMATICOS
Servicio Agencia PEUGEOT

HENDAYE-VILLE
GARAGE CENTRAL
Siège Social-Direction
Tél. 67086 et 87

HENDAYE-PLAGE
Avenue General De Gaulle
Tél. 67550

Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas
MODELO "N" 125 c.c.
3 velocidades
1,8 litros por 100 kms.

Precio: 16.500 Pts. f.f.

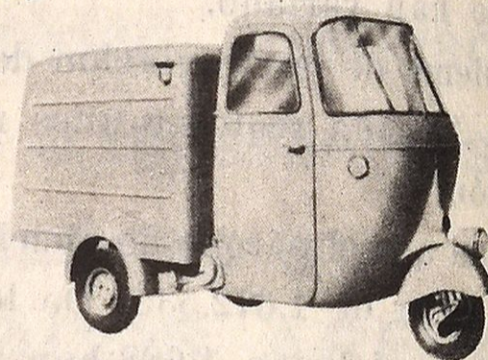
NUEVO MODELO "S" 150 c.c.

4 velocidades
2,2 litros por 100 kms.
Cuentakilómetros
Rueda de repuesto
Sillín doble
Bordones

Precio: 19.600 Pts. f.f.

POTENCIA DE MOTOR EN RESERVA CON INMEJORABLE PRECIO

Vespa-car



EL "CAR" QUE "VESPA" GARANTIZA

150 c. c. 400 kgs. de carga

4 marchas y marcha atrás

6 modelos

Precio: desde 36.000 Pts. f.f.

30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**
Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-44-06 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN

ALQUILER DE AUTOMOVILES SIN CONDUCTOR

Diago

Paseo de Colón, 10 - Teléfonos 14163 y 16274 - **SAN SEBASTIAN**

No cambie de dirección sin antes echar una mirada a su espejo retrovisor



**NO
APARTEIS
NUNCA
LA VISTA
DE VUESTRO
ESPEJO
RETROVISOR**

Muchos conductores principiantes y también bastantes que no lo son suelen contentarse generalmente, cuando tienen intención de cambiar su línea recta, con poner en acción, por el lado hacia el que quieren girar, el indicador de dirección, gesto que, a sus ojos, les confiere automáticamente el derecho de acometer la maniobra en cuestión.

Esta maniobra, efectuada de aquella forma, resulta de lo más peligroso, ya que el solo hecho de indicar la dirección que se desea tomar no es más que una señal de advertencia previa, que de ninguna forma *da derecho* a desviar su línea recta.

Tal operación, en efecto, no está autorizada más que si, al realizarla, no se corta el camino de otro coche, lo que supone la obligación, antes de todo cambio de dirección, de mirar hacia delante y *sobre todo hacia atrás*, para ver si, en aquel mismo instante, algún otro coche no está a la vista o

en trance de sobrepasar al que va a hacer tal maniobra.

Esto quiere decir que, previamente a todo cambio de dirección, es obligatorio no tan sólo el poner en acción las luces parpadeantes o flechas que señalan aquella maniobra, sino, y muy principalmente, echar un vistazo sobre el espejo retrovisor y comprobar si la carretera se halla libre.

Esta doble maniobra debe igualmente efectuarse cuando, hallándose parado el coche a lo largo de una acera, se desea ponerlo en marcha y, por lo tanto, invadir con él la calzada por la que ya ruedan otros vehículos.

Por no haber actuado con estas precauciones es, precisamente, por lo que se producen muchos choques y, por desgracia, no pocas víctimas, así como algunos insultos del verdadero culpable, el cual, friamente, lanza a su víctima aquello de "Pero..., ¿no ha visto usted mis luces intermitentes?..."

Siendo, como son, así las cosas, no nos cansaremos de repetir que, en la misma forma que la luz verde de un camión *no da derecho* a adelantarlo, *tampoco la sola puesta en marcha de un indicador de dirección permite el cambio de camino*. Hay que asegurarse, siempre, previamente de que la carretera está libre y es una *falta grave* actuar de otra manera.

SASTRERIA PARA
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10

CARROCERIAS VASCONGADAS

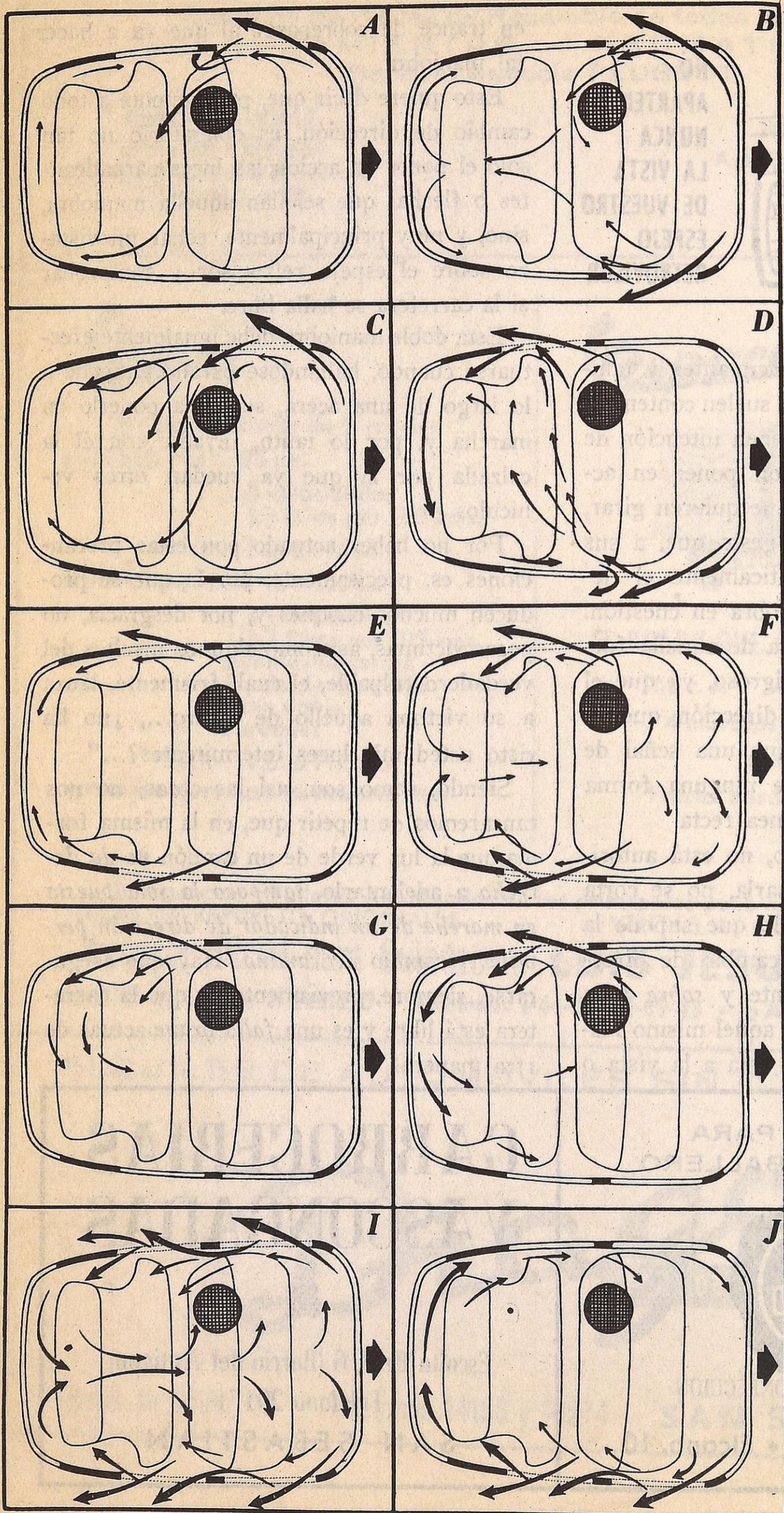


Escolta Real, 6 (Barrio del Antiguo)

Teléfono 20171

SAN SEBASTIAN

¡MUCHO CUIDADO CON LAS VENTANAS CUANDO EL SOL BRILLA



¿Cuántos automovilistas ruedan encerrados en su coche, con todos los cristales cerrados, incluso en los días de la más baja temperatura? Bien pocos, seguramente. La conducción de un automóvil exige un determinado esfuerzo físico, que, por mínimo que sea, provoca una tensión nerviosa apreciable.

El conductor tiene, pues, una necesidad permanente de oxigenación, lo que le incita a dejar por lo menos entreabierta la ventana situada a su lado. El grado de abertura de este cristal tiene relación directa, de una parte, con la temperatura exterior, y de otra, con la resistencia del conductor.

Es en estos hermosos meses de verano, en que ya están lejanos los vestigios invernales, cuando una deficiente abertura de un cristal puede tener desagradables consecuencias. Puede, en efecto, hacer durante el día una temperatura agradable, que os incite a descender totalmente la ventanilla del coche, a fin de respirar a pleno pulmón la brisa cargada de aromas de la naturaleza. Pero, ¡mucho cuidado! Apenas el sol declina, la agradable ventilación de las primeras horas de la tarde se transforma en perniciosas corrientes de aire frío que amenazan con jugaros una mala partida. Y si, como resultado final de aquéllas, no tenéis más que una simple torticollis, podéis daros por satisfechos.

Por ello, resulta de sumo interés conocer la dirección que toman las corrientes de aire en el interior de un coche; lo cual depende, de un lado, del cristal que está abierto (de-

la torticolis os acecha ETANAS DE VUESTROS COCHES!

lante o detrás, derecha o izquierda), y de la dimensión de la abertura.

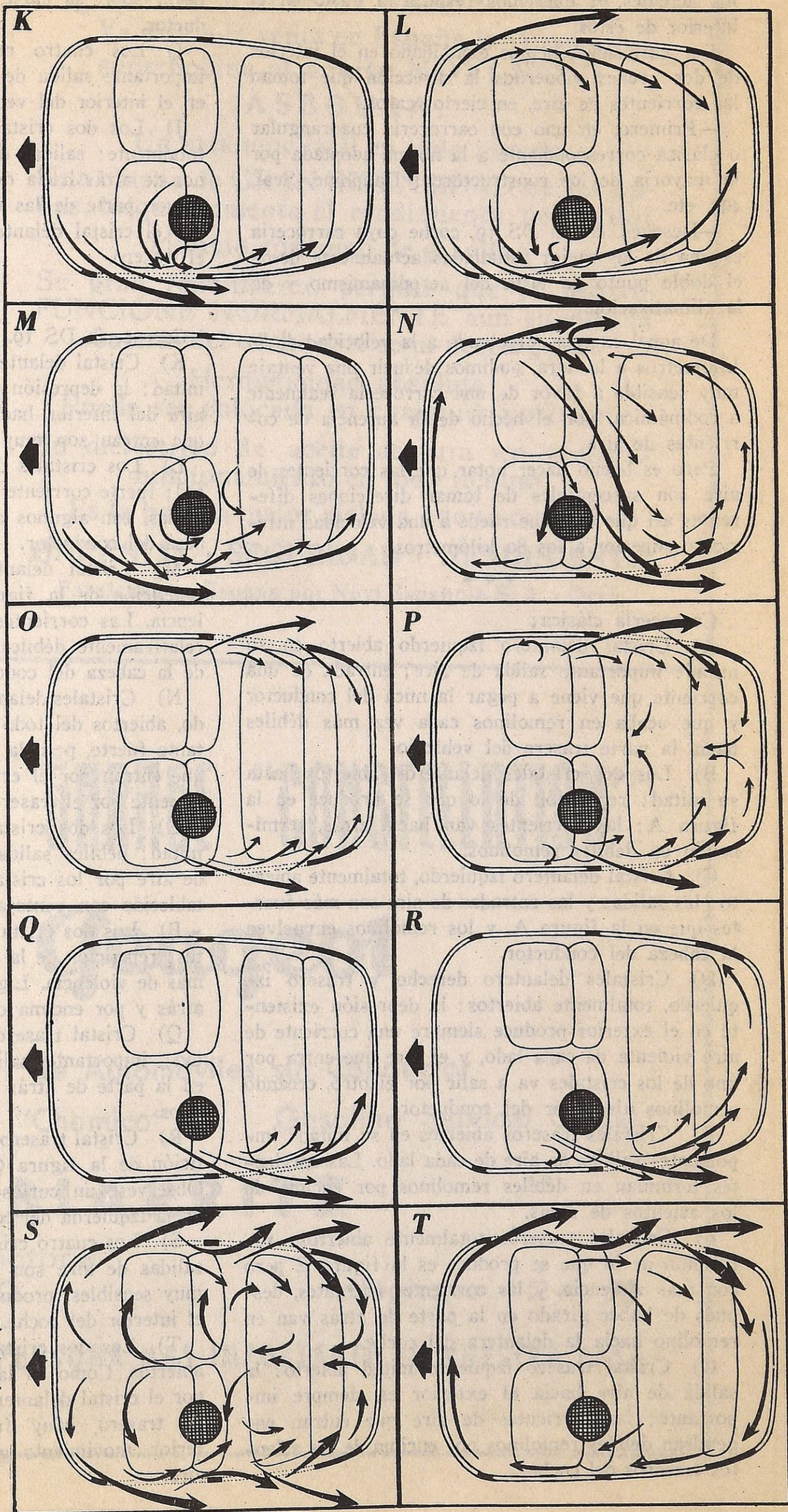
Huelga decir que ciertos vehículos resultan más aireados que otros con la misma abertura de cristal; ello depende de la forma general de la carrocería, que favorece más o menos la entrada de las corrientes exteriores, fenómeno éste que engendra zonas de sobrepresión. Si tales zonas se hallan al nivel de uno de los cristales, la apertura de éste atraerá una corriente de aire originada por la diferencia de presión entre el exterior y el interior del coche. Estos fenómenos son, por otra parte, tan extremadamente complejos que a menudo desbordan la simple lógica.

Para desviar las corrientes de aire o impedir su entrada en el interior del coche cuando están bajados los cristales se emplean diferentes sistemas. Citamos especialmente los deflectores o desviadores del aire. Sin embargo, el aerodinamismo de las carrocerías modernas no se acomoda, en general, a esos interruptores de la vena flúida, que son los deflectores, ya que crean remolinos que aumentan el coeficiente de penetración del vehículo en el aire y, por lo tanto, una disminución de las "velocidades punta".

Los carroceros italianos, preocupados sobre todo por el rendimiento de los coches, emplean preferentemente deflectores situados en la parte alta y trasera de los cristales, a los cuales saben dar una forma curva muy estética.

* * *

En espera de que los cons-



tractores se sirvan depararnos coches climatizados, continuaremos con la necesidad de bajar un tanto, por poco que sea, uno o varios de los cristales de los actuales, si queremos respirar a gusto en el interior de éstos.

Por curiosidad, hemos examinado en el interior de dos coches modernos la dirección que toman las corrientes de aire, en ciertos casos.

—Primero, en uno con carrocería cuadrangular o clásica correspondiente a la norma adoptada por la mayoría de los constructores: Dauphine, Seat, 403, etc.

—Después, en un DS 19, coche cuya carrocería es una de las mejor estudiadas actualmente desde el doble punto de vista del aerodinamismo y de la climatización.

De aquel examen, efectuado a la velocidad de 80 kilómetros a la hora, pudimos deducir una ventaja muy sensible a favor de una carrocería realmente aerodinámica, por el hecho de la ausencia de corrientes de aire.

Pero es bueno hacer notar que las corrientes de aire son susceptibles de tomar direcciones diferentes así que el coche rueda a una velocidad inferior o superior a los 80 kilómetros.

* * *

Carrocería clásica:

A) Cristal delantero izquierdo abierto en su mitad: importante salida de aire; entrada de una corriente que viene a pegar la nuca del conductor y que acaba en remolinos cada vez más débiles hacia la parte trasera del vehículo.

B) Los dos cristales delanteros, abiertos hasta su mitad: repetición de lo que se produce en la figura A; las corrientes van hacia atrás, terminando en débiles remolinos.

C) Cristal delantero izquierdo, totalmente abierto: las salidas y las entradas de aire son más fuertes que en la figura A, y los remolinos envuelven la cabeza del conductor.

D) Cristales delantero derecho y trasero izquierdo, totalmente abiertos: la depresión existente en el exterior produce siempre una corriente de aire violenta de cada lado, y el aire que entra por uno de los cristales va a salir por el otro, creando remolinos alrededor del conductor.

E) Cristales traseros abiertos en su mitad: importantes salidas de aire de cada lado. Las corrientes terminan en débiles remolinos por encima de los asientos de atrás.

F) Cristales traseros totalmente abiertos: repetición de lo que se produce en la figura E pero con más violencia, y las corrientes entrantes, después de haber girado en la parte de atrás van en remolino hacia la delantera del coche.

G) Cristal trasero izquierdo mitad abierto: la salida de aire hacia el exterior es siempre importante; las corrientes de aire que entran engendran débiles remolinos por encima de los asientos traseros del coche.

H) Cristal trasero izquierdo todo abierto: repetición de lo que se produce en la figura G aunque con más violencia. Los remolinos van a pegar sobre la parte derecha de la cara del conductor.

I) Los cuatro cristales, totalmente abiertos: importante salida de aire con violentos remolinos en el interior del vehículo.

J) Los dos cristales del lado derecho abiertos totalmente: salidas de aire importantes y remolinos de atrás hacia delante. Es de observar que la mayor parte de las corrientes de aire que entran por el cristal delantero salen inmediatamente por el trasero.

* * *

Carrocería DS 19.

K) Cristal delantero izquierdo, abierto hasta su mitad; la depresión exterior atrae fuertemente el aire del interior hacia el exterior. Las corrientes que entran son muy débiles.

L) Los cristales delanteros, abiertos en su mitad; fuerte corriente hacia el exterior y débiles entradas, con algunos remolinos alrededor de la cabeza del conductor.

M) Cristal delantero izquierdo, todo abierto: repetición de la figura A, aunque con más violencia. Las corrientes de aire que entran, siempre relativamente débiles, forman remolinos alrededor de la cabeza del conductor.

N) Cristales delantero derecho y trasero izquierdo, abiertos del todo; la corriente de aire es bastante fuerte, pero la mayor parte de las corrientes que entran por el cristal delantero salen inmediatamente por el trasero.

O) Los dos cristales traseros, abiertos por su mitad; débiles salidas y también débiles entradas de aire por los cristales. El equilibrio parece restablecido con ventaja por las salidas de aire.

P) Los dos cristales de atrás, totalmente abiertos; repetición de la figura E, aunque con un poco más de violencia. Ligeros remolinos en la parte de atrás y por encima de los asientos.

Q) Cristal trasero izquierdo, abierto en su mitad; importante salida de aire y débil entrada en la parte de atrás del cristal, con ligeros remolinos.

R) Cristal trasero izquierdo, todo abierto; repetición de la figura Q, si bien con mayor fuerza. Obsérvese un curioso remolino a la altura de la oreja izquierda del conductor.

S) Los cuatro cristales, totalmente abiertos; las salidas de aire son muy violentas. Las entradas, muy sensibles, produciéndose fuertes remolinos en el interior del coche.

T) Los dos cristales de la derecha, totalmente abiertos. Como en la figura D, el aire que entra por el cristal delantero sale totalmente por el cristal trasero. Muy fuertes salidas; y en el interior, movimiento giratorio de las corrientes de aire.



¡AUTOMOVILISTAS!

Ya está a la venta en España la famosa
superbobina al aceite NOVİ-NOVİ
A SEGURA:

Un arranque fácil en todo tiempo

Una chispa de GRAN INTENSIDAD en las bujías, lo que aumenta el rendimiento del motor

Mínimo consumo de gasolina

Su gran rendimiento permite que el motor
FUNCIONE NORMALMENTE aun cuando la
batería del coche esté semi-descargada

Hermeticidad absoluta

Puede ser colocada en cualquier posición

Su dieléctrico de aceite asegura un perfecto
funcionamiento en todo tiempo

Es la bobina mejor aislada que se conoce

GARANTIA · SEGURIDAD · RENDIMIENTO

Fabricada en España por Novi Española S. A. - Deva

ROLLS - ROYCE
BENTLEY
ROVER

GARAGE "CONSTELLATION"

Peugeot

Alquiler de Automóviles sin Conductor

Puente de Lavado "Chemico" - Gasolina Servicio SHELL

BIARRITZ

13, Av. Reine - Victoria
10, Rue Pellot, 10

Téléphone 424.71

EL CLIENTE ES LA PERSONA MAS IMPORTANTE EN NUESTRA CASA

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 - Tels. 11642-24856-24864
SAN SEBASTIAN

TERROT

El ciclomotor de 2 velocidades.

Cuatro modelos:

SPORT.....	9.850 Pts.
GRAN LUJO.....	9.300 "
LUJO.....	7.950 "
STANDARD.....	6.975 "

49 c.c.

Libre de Impuesto de Lujo

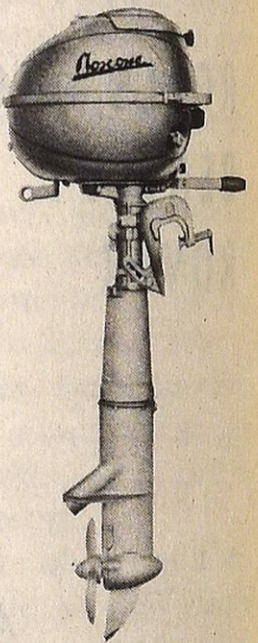
No necesita matriculación

Sin carnet de conducir

Mínimo consumo

Supera pendientes del 18% sin pedalear

Moscone



LA VESPA DEL MAR

Motor fuera bordo
para los deportes,
la pesca y el turismo

Motor de 2 cilindros

Cilindrada: 99,5 cm³

Potencia: 3 1/2 CV

Provisto de embrague,

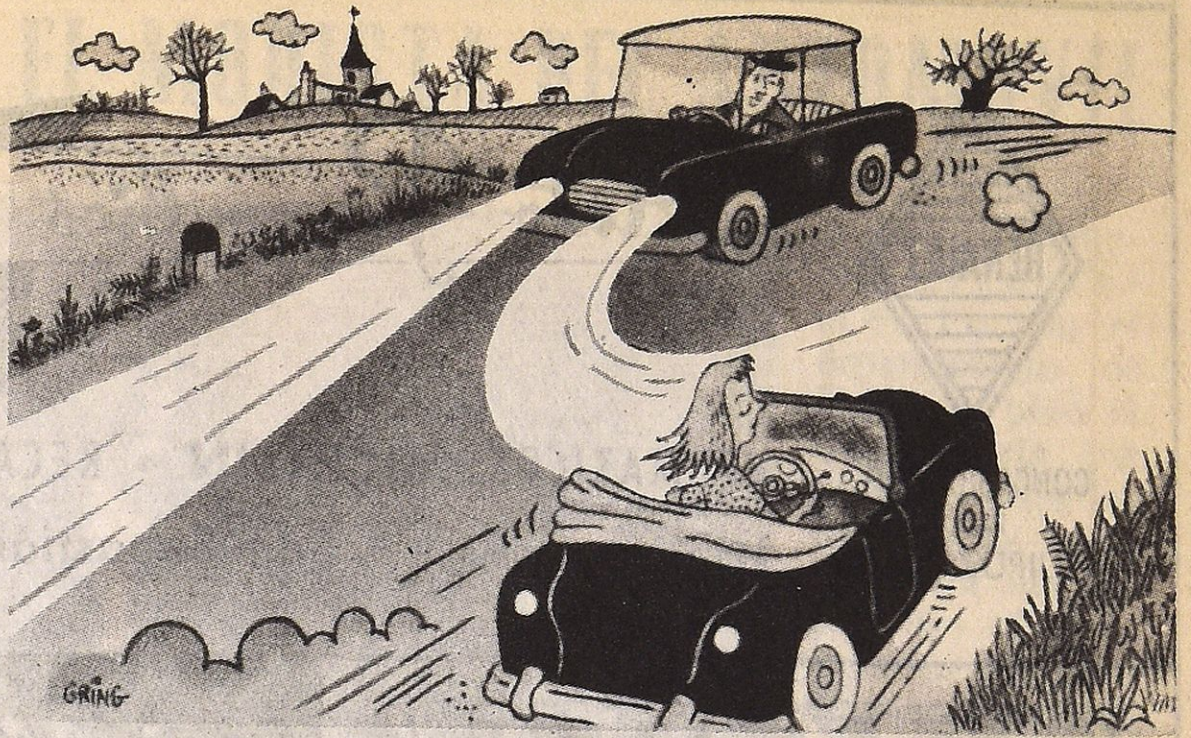
Peso 19 kgs.

Precio: 13.200 Pts. f.f.

30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**
Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-44-06 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN

LOS FAROS PUEDEN TAMBIEN SALVAROS EN PLENO DIA



Excepto en los núcleos urbanos, en que cada vez están más prohibidos, los "klaxons" y las bocinas son los instrumentos que constituyen la base de la señalización diurna entre los usuarios de la carretera.

Cuando en un cruce se produce un adelantamiento, el "klaxon" más o menos potente y melodioso regula las evoluciones de cada coche con la luz intermitente de cambio de dirección, su adjunto, tan útil en población como peligroso en la carretera.

Los coches modernos pueden alcanzar velocidades bastante elevadas, sin sobrepasar, sin embargo, los límites de una seguridad normal. A partir de una cierta cilindrada o de un cierto precio, los turismos o los "sports" han progresado hasta un punto tal desde hace quince años, que han planteado un divorcio técnico casi total entre ellos y los coches antiguos.

En la práctica, por desgracia, este divorcio no ha afectado más que a los conductores, que son los que realmente han pasado de una concepción a la otra. Y los numerosos usuarios de la carretera que continúan utilizando material viejo o poco evolucionado, así como la minoría que ha cambiado de coche conservando el mismo estilo de conducir, tienen tendencia a juzgar el comportamiento de los demás en función de sus propias reacciones.

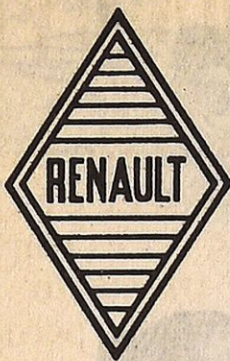
Esto significa, entre otras cosas, que la velocidad de los coches que circulan en ca-

rretera llana y recta, es mal calculada, a menudo, lo que da lugar a accidentes que podrían ser evitados

No se trata de instalar unos "klaxons" cuyo sonido pudiera ser percibido a varios kilómetros; pero sí sería factible, y en compensación a aquéllo, el habilitar en todos los coches de serie modernos un mando que permitiera dar instantáneamente luces intermitentes y rápidas de los faros, sin para ello utilizar el mando general del alumbrado.

Dispositivos de este género, que ya existen en buen número de coches "sport", permiten a un coche rápido señalar con bastante anticipación su avance, llamando así la atención de los demás usuarios de la carretera.

En el momento presente, el Código de la Circulación parece poco preciso sobre este punto, ya que lo que dice se refiere, simplemente, a la circulación de noche. Pero, en pleno día, los faros de carretera tienen una potencia señaladora máxima, a pesar de lo cual no deslumbran al conductor que viene de cara. El legislador haría, pues, bien en autorizar oficialmente esta práctica imponiendo, incluso, a los constructores el montaje del dispositivo adecuado, que, ciertamente, no gravaría el precio de los coches actuales. Estamos persuadidos de que esta medida, relativamente sencilla, podría evitar un cierto número de accidente, sin aportar, por su parte, ningún perjuicio a la seguridad en la carretera.



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

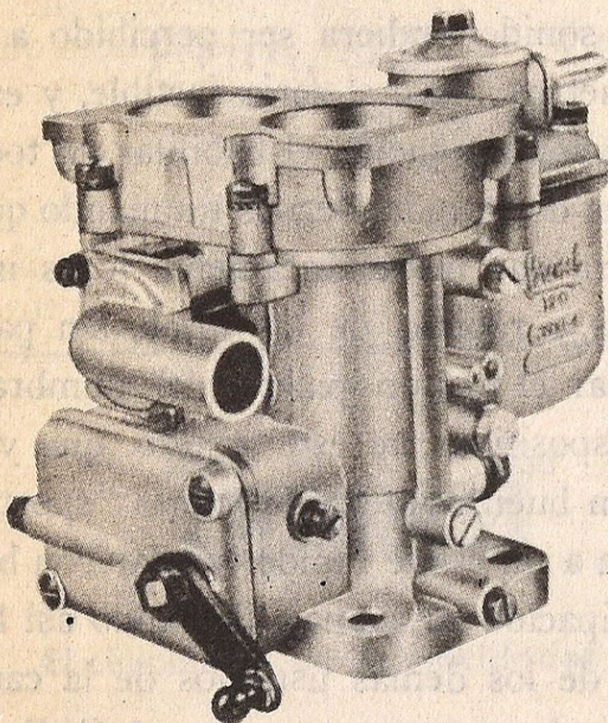
Auto-Recambios

BRIG S.L.

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

"MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL
y BRESSEL-WEBER de carburadores

Gral. Primo Rivera, 2 - P. Colón, 42
Teléfono 1-23-78 - **SAN SEBASTIAN**

*¡Más vida
que un gato!*



**ACUMULADORES
★ K L G ★**

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248
SAN SEBASTIAN

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo Colón, n.ºs 31-33
Teléfono 11-9-11
SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO
N.º 502

- Asistencia en garantía SEAT y revisiones
- Mecánica en general
- Chapistería, pintura y electricidad
- Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas
- Engrases, lavados y pintura de bajos
- Venta de recambios originales

PININ FARINA, EL MODISTA DEL AUTOMOVIL

La carrocería italiana camina de prisa. Hace poco más de un año Pinín Farina, el gran turinés "vestía" treinta chasis por día; hoy son cincuenta las carrocerías que salen diariamente de su fábrica.

La superficie total de ésta no ha cambiado: 60.000 metros cuadrados. Pero la superficie cubierta ha pasado de 28.000 a 40.000 metros cuadrados, aumentando los talleres en doce mil metros cuadrados.

El número de obreros también ha aumentado: de 1.000 a 1.300, sin contar los artesanos independientes, cada vez más numerosos, que trabajan desde el exterior para Pinín Farina.

La gama de coches se extiende; cuenta, aparte de la Fiat y Osca (Sociedad de los hermanos Maserati) con el Spider Alfa Romeo "Giulietta" (en 1956 Farina proveía series de 200 coches; hoy la serie cuenta con 10.000 ejemplares); con Lancia "Flaminia" en dos modelos, Ferrari 250 "Gran turismo", que se unirá próximamente al 850 utilitario que Enzo Ferrari, con su nueva Sociedad, espera poder hacer en serie; y, por fin, el Cadillac "Starlight".

El carnet de pedidos está completo para tres años. Sergio Farina, el hijo de Pinín, ha creado una "Secretaría Particular" para rechazar con diplomacia los pedidos, cada vez más numerosos.

Farina, que no acepta encargos de multimillonarios "amateurs", se ha visto obligado a abandonar a sus primeros mecenas.

La sección de estudios y experiencias no solamente se mantiene sino que se desarrolla. Este taller, altamente secreto, que dirige personalmente el ingeniero Renzo Carli, antiguo ayudante del profesor de Aerodinámica de la Universidad de Turín, ocupa por sí solo una quinta parte de la superficie de



En 1958, Pinín Farina abandona la dirección de su fábrica. Pero su obra la continúan los suyos: su hijo, Sergio (a la derecha de la foto) y Renzo Carli, (a la izquierda) casado con su hija Gianna.

la fábrica; comunica directamente con el departamento de Estudios, pero la única puerta que se abre sobre las cadenas de montaje, está siempre cerrada: ni príncipes ni periodistas están autorizados a penetrar en tal "recinto sagrado". ¿Espionaje? No: discreción rigurosa. Después de todo, los únicos que podrían tener derecho serían los banqueros suizos...

El artesanado ha sido sobrepasado, el arte sobrevive. Un arte para el cual varias prensas

hidráulicas de doble efecto martillean incansablemente la chapa, secundadas por una fresadora gigante con mando electrónico, que sirve para la fabricación de moldes de grandes dimensiones destinados a las prensas. Estas trabajan cien veces más de prisa que el hombre; y no serían, sin embargo, rentables si no fuesen utilizadas para producciones menos costosas que las de las carrocerías propiamente dichas; en "tiempo perdido" producen piezas sueltas para motos e incluso cofres de televisión.

* * *

Farina declara estar dispuesto a doblar su producción, si fuera necesario. ¿Supone esto el adiós definitivo a la carrocería de calidad?

No. Por intenso que parezca el ritmo de la fábrica de Farina, no alcanza todavía al de la Fiat. Si pretendiera batirle en este terreno, Farina perdería una de sus principales cualidades: el terminado de lujo. La máquina no está ahí únicamente para el trabajo en cadena, sino porque ofrece una mayor precisión que la mano del hombre, al mismo tiempo que permite un trabajo más rápido y series décuples con relación a las an-

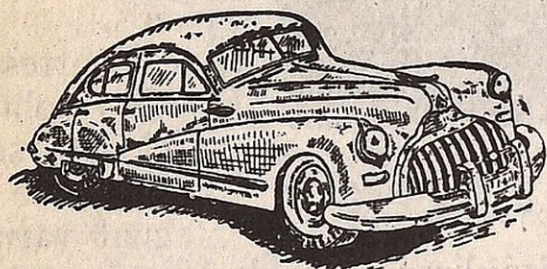


GARAGE
GRAN VIA
Vicente Oyarbide

TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO
PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES

Avenida Gmo. Franco, 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813
SAN SEBASTIAN

Reparaciones electro-mecánicas
Engrase a presión
Estancias Lavados
Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290
SAN SEBASTIAN



STINUS
FUNDADA EN 1893
GARAGE Gloria, 3 y 5 Teléf. 10350
CARROCERIA Carquizano, 5 Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos
Talleres de reparaciones mecánicas
Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

Garage SORASU

Calle Ronda, 7 • Tel. 12272
San Sebastián



teriores, y también porque asegura un precio de coste inferior: los multimillonarios, por sí solos, no podrían sostener a Farina.

¿Seguridad? Todavía hay mucho que hacer...

Este término se mantiene tan rigurosamente auténtico como siempre. Los controles sobre la cadena de montaje son constantes y severos. Las piezas se "acarician" con los dedos; el menor granito se señala con una cruz de greda. Que presente la menor burbuja de aire o el menor centímetro cuadrado defectuoso, y la carrocería que sale todavía fresca del túnel de pintura vuelve a la pulidora. Es costoso pero nobleza obliga.

Las instalaciones de pintura, impecables y provistas de refinamientos de relojería suiza; antes de ser insuflado el aire en las cámaras de pintura es filtrado, acondicionado, humidificado o secado, y, desde luego perfectamente desprovisto de la menor partícula de polvo. Es preciso que la severa "caricia" del patrón sobre la carrocería terminada no sea jamás una decepción al dedo ni al ojo.

Pinín Farina no hace todavía carrocerías en aluminio. Utiliza la chapa de acero, una chapa que se hace elástica antes de trabajarla bajo una laminadora especial y que no recupera su rigidez sino cuarenta y ocho horas después de este enérgico tratamiento. Sin embargo, los "capots" de la Fiat 1.500 y de la Ferrari son de aluminio.

El tono se afirma: simplicidad de líneas, "confort" y dimensiones razonables. Primera preocupación: impedir que los problemas técnicos y económicos alteren la línea armoniosa concebida por los maquetistas. Es una continua batalla por el arte y para el arte lo que mantiene Farina.

Segunda preocupación: la seguridad. En este aspecto, Farina dice que hay todavía mucho por hacer.

* * *

Nuestro hombre ha transmitido a su hijo Sergio y a su yerno, Renzo Carli, dos directores dignos de él, los mandos de la fábrica. Sin embargo, como otras veces, Pinín Farina pasa todas las mañanas en la fábrica. Llega a ella en su Ferrari de color gris metálico; sube la escalera que un día fué proyectada por él mismo y que se eleva a lo largo de un gran cierre de cristales, a través del cual se divisan todos los talle-

res, y penetra directamente en su despacho, siempre el mismo.

Ya no toma decisiones; pero aconseja y critica, sin imponer sus ideas. Tiene un golpe de vista extraordinario; y cuando le presentan un prototipo ve en el acto los defectos que su hijo y su yerno ya presentían.

Es bajo esa elegante decoración ultramoderna, pero de un gusto muy firme, como desemboca en la historia la de Pinín Farina. Una historia tan bonita que parece inventada, pero que es cierta y real.

Nació en 1895, en el seno de una familia de agricultores, en Asti, siendo el menor de diez hermanos. Le pusieron el nombre de Juan Bautista; pero como era el menor, su madre le llamaba Pinín, que significa "petiot", es decir piamontés.

Los Farina, por aquel entonces, no llegaban a mucho. Abandonaron Asti, donde la tierra era demasiado dura y avara, para trasladarse a Turín. El padre encontró un puesto de almacenero en una empresa de aperitivos; fué, pues, un verdadero milagro el poder dar una buena educación a Pinín. Vestido con limpieza y sencillez, aunque llevando unos pantalones con remiendos, Pinín se codeaba con los hijos de los industriales y de los grandes comerciantes. Pero fué por poco tiempo, pues, lo mismo que sus hermanos, tuvo que ponerse a trabajar a los doce años.

Entró primeramente como ayudante en casa de uno de sus tíos; pero cada vez le interesaba más el pequeño negocio de garage que tenía su hermano mayor, Juan. Por las tardes se aísla en un rincón de su casa para dibujar y examinar manuales de matemáticas y de técnica del automóvil. Su madre, emocionada, le compra un compás de 30 liras, importante suma para la economía familiar.

El sacrificio trajo sus frutos; a los 16 años, Pinín recibe el "compás de oro", un premio concedido anualmente al mejor dibujante italiano. A los 18 quedó decidido su porvenir:

—Yo seré carrocerero.

La obsesión que le dará el triunfo se manifiesta: dar a los coches formas que disminuyan la resistencia al aire. La pasión del automóvil hace bien pronto de él un piloto aficionado, participando en varias competiciones.

Ha nacido un innovador

En la guerra se descubrió el genio. Pero el Ejército, no siendo siempre tan ciego como algunos suponen, le liberó de su uni-



ARISTEGUI Hnos. S. R. C.
 Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

Carrocerías

E. Biggi



San Francisco, 51
 Teléfono 16-1-10
 SAN SEBASTIAN



ALFA-ROMEO

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA.

GASOLINA Y DIESEL

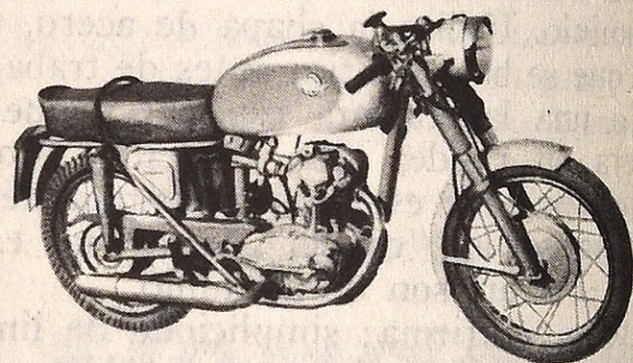
GARAGE "SUM"

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D"

Teléfonos 18.913 - 18.903

SAN SEBASTIAN



DUCATI

Vespa



EN TODOS LOS MODELOS
 GRANDES FACILIDADES • VENTA Y REPARACION

MOTO GUIPUZCOA

Miguel Imaz, 4 - Teléfono 21052

SAN SEBASTIAN



Durante su vuelta al mundo, Pinín Farina fué recibido por todos los jefes de Gobierno, como un embajador. Y fué en la gran urbe neoyorkina donde, ante un medio centenar de periodistas y fotógrafos, el gran piamontés fué consagrado "como el rey de la carrocería".

forme para reintegrarle a los establecimientos Farina, que fabricaban camiones, ambulancias, motores de aviación..., y después aviones enteros.

Pinín Farina construyó varios aparatos, que ensayó en vuelo él mismo. El nacimiento de la Aviación militar permitió este milagro y "mamá Farina", a los 82 años de edad, recibió su bautismo del aire de manos del "as" Donati, sobre un avión construido por su hijo.

En 1920, Pinín emprende su primer viaje alrededor del mundo, en plan de estudios. Dos hechos llaman la atención de su imaginación: la búsqueda de la línea en Francia y las cadenas de montaje americanas.

A su regreso a Turín, define su personalidad: será un innovador. Pinín Farina es también el primero que monta en un coche un parabrisas inclinado, para disminuir la resistencia. En fin, se asocia a la primera aparición de lo que se conviene en llamar "el estilo italiano", que Farina lo define: simplicidad y sobriedad.

Es asimismo al regreso de este primer viaje cuando contrae matrimonio. Tiene dos hijos: el mayor, una mujer, se llama Gianna, que casará más tarde con el ingeniero Renzo Carli; el segundo, Sergio, se casa y a uno

de sus hijos le pone el nombre de Pinín, en recuerdo de su abuelo.

Un Farina, campeón del mundo

En 1921, Pinín vuelve a coger el volante, y es el primero en la Subida del Gran San Bernardo. Durante diez años este "record" quedará imbatido. El apellido de Farina, en las competiciones, adquirirá una gran personalidad en 1950, ya que su sobrino, Nino Farina, obtiene el título de Campeón del Mundo.

Pinín Farina se ha convertido en lo que es hoy gracias a su sentido artístico y a su vocación de organizador. En los Estados Unidos, su triunfo, en gran parte, es debido a que se le considera como un "self made man".

En su último viaje a los Estados Unidos, uno de los grandes constructores americanos puso un avión D. C. 3. a su disposición para sus desplazamientos.

Hay otra afición que afecta particularmente a los anglo-sajones, la del juego del golf. Es éste el único deporte que practica actualmente.

Pinín Farina es un hombre sencillo, sin dejar de ignorar, sin embargo, la reputa-

Rectificación y camisaje de cilindros
Rectificación de cigüeñales - Rellenado
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

Avenida General Mola, 7 - Teléfono 1-24-36

SAN SEBASTIAN

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16

Teléfono 14380

San Sebastián

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARRROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,
dinamos, distribuidores, arranques,
cambios eléctricos, termostatos,
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12

Teléfono 14084

SAN SEBASTIAN

GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES
RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS
DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A
ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,
SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2

Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN



AGENCIA OFICIAL VOLKSWAGEN • PORSCHE

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
SERVICIO TECNICO

Petición de Automóviles - Engrase alta presión

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03
SAN SEBASTIAN

ción que tiene. Cuando acepta y es muy raro, hablar de sí mismo, vuelve siempre sobre los años difíciles de su infancia, y no oculta que durante su carrera le invadieron muchas veces la duda y la incertidumbre.

—Una cosa me ha salvado—suele decir—; no sé hacer otra cosa que carrocerías...

A su hijo Sergio le ha dado una educación muy completa.

—He hecho que sepa de todo...; incluso le he preparado para un revés de fortuna... He querido que en el caso de recibir un golpe duro, no pierda la confianza en sí mismo y sea capaz de luchar tanto en la pobreza como en la riqueza.

Pinín, que ha lamentado siempre no haber podido llegar en sus estudios hasta la Universidad, ha hecho de su hijo un ingeniero, precisamente lo que hubiera querido ser él desde un principio y no ahora al final, gracias a su genio excepcional, a un trabajo sobrehumano y a la suerte también. Es hoy Sergio Farina el que se ocupa especialmente de los asuntos comerciales de la firma. Renzo Carli, el yerno, dirige la sección de estudios y de investigaciones científicas.

Carli es, sin duda, menos artista que su suegro. Su lápiz no tiene siempre el trazo del artista, pero sí el del técnico, y recono-

ce en todo momento que su suegro es algo excepcional.

Enseña su técnica

Pinín Farina sueña con dotar a Italia de un centenar de proyectistas especializados en la creación de carrocerías de automóviles. Ha fundado una escuela en Turín, en la que enseña del arte del que ha merecido el título de "rey de la carrocería". Para él la nueva industria nacida en los pequeños talleres de Turín tiene ante ella muchos años de prosperidad.

En el curso de su viaje alrededor del mundo, Pinín Farina fué recibido por Kru-chew. Constructores soviéticos le hicieron proposiciones que no quiso aceptar. Se detuvo ocho días tan sólo en Moscú. Los dirigentes soviéticos quisieron que se detuviera por lo menos un mes, y rehusó una invitación personal del Jefe del Gobierno soviético por acudir a una cita que le había fijado en Bruselas el ex-rey Leopoldo.

Cuando fué a los Estados Unidos, Pinín Farina tuvo una entrevista de una hora con Eisenhower. ¿De qué hablaron? Fué Farina quien habló: de Detroit y del porve-

GARAGE Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE
CUSTODIA DE COCHES
ENGRASE ALTA PRESION
TALLERES MECANICOS
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14238.

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra 1

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

nir del automóvil. El Presidente se limitó a escuchar.

Innovador y precursor, Pinín no lo es solamente en el terreno de la aerodinámica y de la estética, sino también en el de la industria: es en 1930 ya cuando sueña con abor- dar la construcción en pequeña serie—treinta a cincuenta coches—y de alcanzar una clientela extensa. Bien es cierto que aquel año fué el de la depresión, que hizo reflexionar a buen número de industriales...

Una pieza de museo

Fué él quien introdujo en la carrocería artesana el método americano de trabajar en cadena. Pero tendrá que esperar al año 1955 para poder alcanzar su meta. El éxito es extraordinario; todos los demás "grandes" turineses siguen sus pasos: Bertone, Vignale, Allemano, Ghia...

Encuentra entonces en los Estados Unidos un mercado entusiasta que contribuirá mucho a su apoteosis. Y es así que "viste" un Cisitalia que los americanos, extasiados de admiración, lo califican como uno de los seis más bellos ejemplares de nuestro tiempo, y lo colocan bajo una vitrina en el museo de Arte Moderno, de Nueva York, como una nueva "Victoria de Samotracia"...

Las firmas americanas le envían sus chasis, y cuando se presenta, en 1952, en Nueva York, el Nash Headley, carrozado por Pinín, se produce un triunfo entusiasta. La General Motors firma con él un contrato para estilizar un Cadillac: es el Eldorado Broughan. Inglaterra sigue este ejemplo: Austin, Morris, MG., Wolsley..., van a "vestirse" en Pinín Farina, el Dior de la carrocería.

Y también Francia, ya que Peugeot va a buscar en Turín el modelo de su 403, cuyo prototipo había sido en un principio destinado a Fiat; el 404 también fué diseñado por Farina, y la lista es interminable.

He aquí algunos clientes de Farina: Leopoldo de Bélgica, Bernardo de Holanda, Hussein de Jordania, Rainiero de Mónaco, Bertil de Suecia, Mohamed V, Sadruddin Aga Kan, Gianni Agnelli, el vicepresidente de la Fiat, Henry Ford II, Juan Pedro y Ronaldo Peugeot, el barón de Rotschild, Andrés Dubonnet, Brigitte Bardot, Bing Crosby, Ingrid Bergman, etc. Una "élite" que tiene, sobre todo, el mérito de defender sus colores, pero que no le hace olvidar al peque-

ño industrial de modesta fortuna, realmente enamorado del automóvil y que constituye su clientela básica.

* * *

De un viaje a los Estados Unidos, Pinín Farina trajo un método expeditivo para la ejecución de los prototipos. Cuando el prototipo estaba definitivamente dibujado a 1/20, se proyectaba el dibujo en tamaño natural sobre una pantalla..., para evitar la construcción de un chasis en madera, y después el del prototipo en chapa de aluminio.

Las transformaciones se hacían a lápiz, sobre el trabajo estereoscópico.

Pinín Farina no ha sacado ninguna satisfacción personal. "Rápido pero no perfecto", dice de este método, y prefiere el único que es siempre aplicado, el de la maqueta, en tamaño natural. A ésta le puede hacer todas las modificaciones que sean precisas. A veces ocurre que, a la luz, la maqueta presenta reflejos inelegantes..., los cuales no pueden verse más que sobre el coche realizado... Los suprime o los transforma. Es para mejor estudiar estos defectos sobre las carrocerías para lo que ha preparado en su fábrica, junto al departamento de estudios, una amplia galería fotográfica, con un escenario giratorio, y proyectores especiales. Para él, una línea de luz sobre la carrocería (reflejo oportuno provocado por la forma) vale más que una moldura cromada. Es el arte de crear reflejos artísticos lo que constituye el valor de la línea italiana.

De los establecimientos Pinín Farina ha salida uno de los primeros estilistas italianos de la actual escuela: Michelotti. Este tenía 12 años cuando entró en aquéllos, y es Attilio Farina hijo de Juan, quien le guió en sus primeros pasos.

Pinín Farina jamás olvidó que tomó parte en carreras de automóviles. Por esto diseñó con un placer muy particular coches de competición: los Ferrari, tipo Le Mans, victoriosos en 1954; los Lancia, de la carrera Panamericana de 1953, y los Fiat Abarth, 500 y 750, destinados exclusivamente a batir "records" de velocidad en pista. Esas máquinas son hoy dententoras de una docena de "records" internacionales.

La carrocería italiana camina muy veloz, sobre todo cuando está firmada por Pinín Farina.

R. M.

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO
San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN

MENESTRA AUTOMOVILISTA

En la República Federal Alemana fueron robados el año pasado 100.000 automóviles, cifra dada a conocer durante la Asamblea general del Automóvil Club de Alemania, entidad que ha solicitado sean agravadas las penas que se imponen ahora a los ladrones de vehículos.

* * *

La producción del primer coche popular isarelita comenzará este verano. Se trata de «un conducción interior» de 4 cilindros y 9 HP, que será fabricado a un ritmo inicial de 3.000 coches anuales.

* * *

En Italia, desde principio de año, acusan baja los precios de los automóviles. Esta baja alcanza, a veces, cantidades de importancia que oscilan entre las 50.000 y las 200.000 liras.

* * *

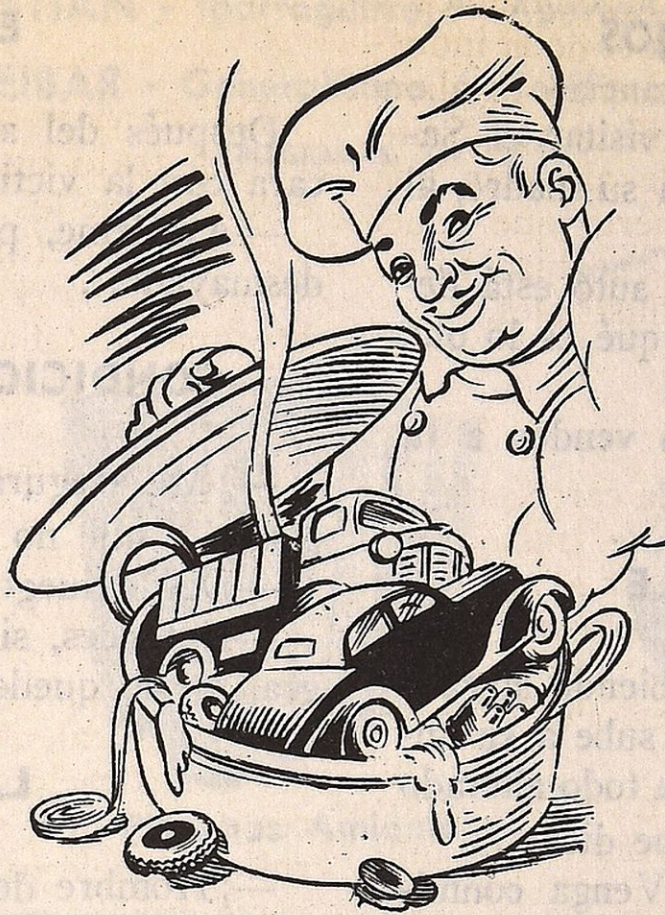
En Beiruth se celebró el VI Congreso Internacional de la Organización Mundial del Turismo y del Automóvil, participando en él veinte países.

* * *

La Sociedad sueca de los automóviles Volvo anuncia la creación de una filial americana: Volvo Western Distribution Inc., que será la encargada del control de los coches de aquélla en los trece estados occidentales de Norteamérica.

* * *

Por primera vez en su historia, la firma alemana Robert Bosch ha alcanzado



la cifra de 60.000 en el número de sus empleados.

* * *

La Asamblea general de accionistas de la Sociedad Fiat se reunió en Turín, bajo la presidencia del profesor Valletta, aprobando, por unanimidad, memoria y balance del ejercicio de 1960, que reflejan un beneficio neto de 23.641.327.277 liras.

* * *

Los suscriptores para la compra de acciones Volkswagen han sobrepasado la suma prevista en un 85,4 por ciento.

* * *

Un nuevo automóvil, considerado como el más pequeño del mundo, será pronto puesto a la venta en el Japón por la firma «Alichi».

Es un coche de dos asientos, que mide 2,50 metros de largo y 1,20 de ancho, un peso de 127 kilos, equipado con un motor de 11 HP. y que hace una velocidad de 80 kilómetros por hora.

Sucesores de V. Laza, S. L.

CONCESIONARIOS

EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA

HUMOR DEL AUTOMOVIL

LOS COCHES VIEJOS

Un muchacho, después de visitar el Salón del Automóvil, pregunta a su madre, al llegar a casa:

—Dime, mamá, cuando un auto está demasiado viejo para circular, ¿qué es lo que hacen con él?

—Es muy sencillo... Se lo venden a tu padre.

ROBO INCREIBLE

Un señor que ha estado bebiendo larga y alegremente con unos amigos sube a su automóvil y desciende en seguida todo alterado en busca de un guardia, al que dice:

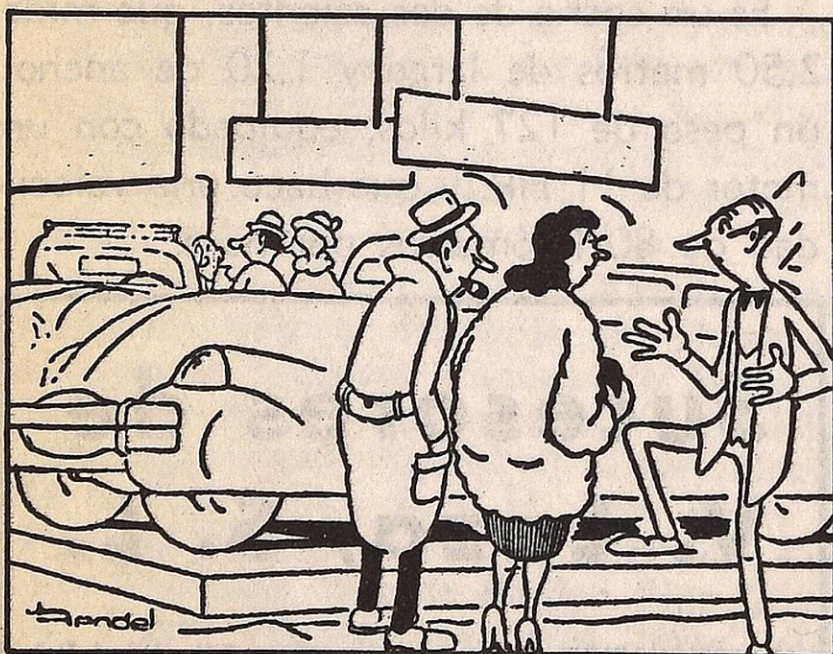
—¡Guardia! ¡Por favor! Venga conmigo. Han cometido en mi coche, mientras estaba estacionado, un robo increíble.

—¿Qué es ello?

—¡Me han robado el volante!

El guardia va con el señor a formalizar la denuncia en la Comisaría. Pero cuando el señor se ha marchado el comisario recibe esta llamada telefónica:

—Perdone, señor comisario. Retiro la denuncia que presenté hace poco sobre el volante de mi coche. Es que, sin darme cuenta, me había subido al asiento de atrás.



—Tengo que advertirles que este coche consume mucho.
—Eso es lo de menos. Es para tenerlo a la puerta a fin de que rabien los vecinos.

EL COLMO

Después del atropello, el guardia se encara con la víctima y le dice:

—Ayúdeme, por favor. El chófer se ha desmayado...

CONDICION INDISPENSABLE

—¿Me asegura que es un modelo de dos plazas y que no hay sitio para otra?

—Desde luego.

—Entonces, si no puede meterse mi suegra, me lo quedo.

LA VUELTA

—¡Hombre de Dios! ¿Para qué sale con el coche, si no sabe conducir?

—Pues..., ya lo ve: para dar una vuelta.

EXPLICACION

Un motorista, que marchaba a toda carrera, da un tropezón y cae debajo de su máquina, que le deja muy mal parado.

—¿Es la primera vez que monta usted en moto?—le pregunta un campesino que acude a socorrerle.

—No, señor; es la última.



EL ENLACE

—¿Enlazan siempre con el tren de las 9,30?
—Eso depende de la fuerza de los viajeros.

El teléfono del Club es el número 1-15-29

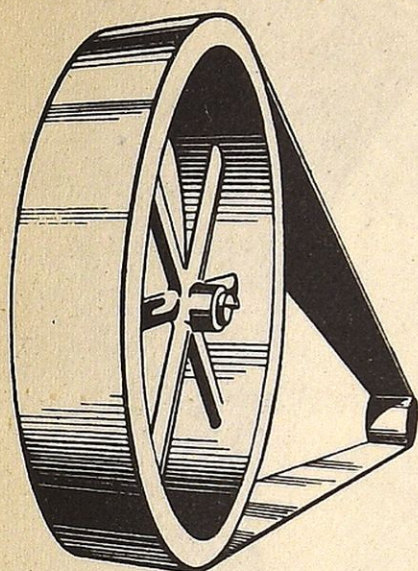
INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

(INUNSA)

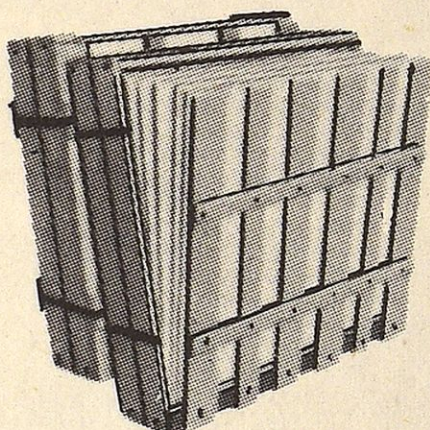
SAN SEBASTIAN • Iparraguirre, 9 - Apartado 12 - Teléfono 3017

EIBAR • Generalísimo, 4 - Teléfono 71.649

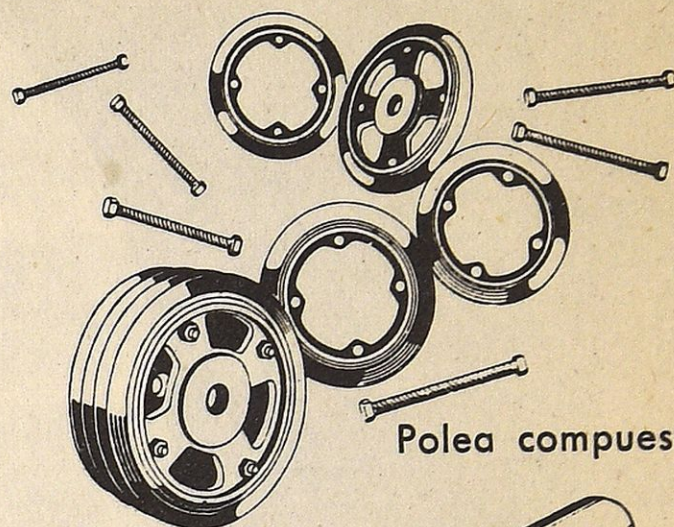
TELEGRAMAS: INUNSA



Correa plana



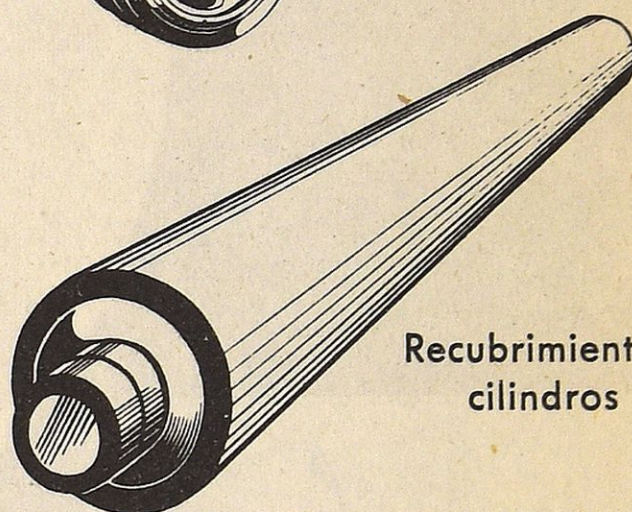
Planchas Amianto



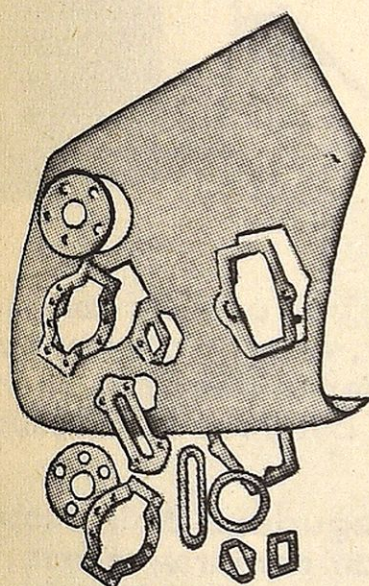
Polea compuesta



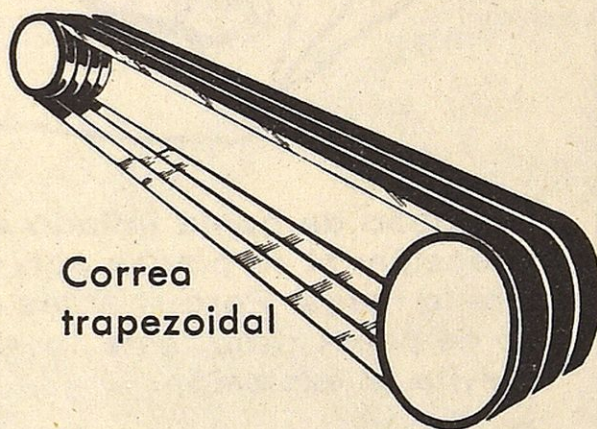
Tubería Presscord



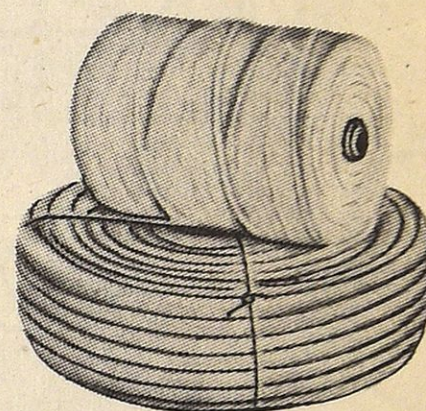
Recubrimientos cilindros



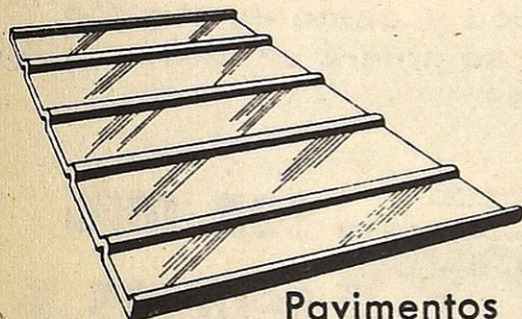
Juntas



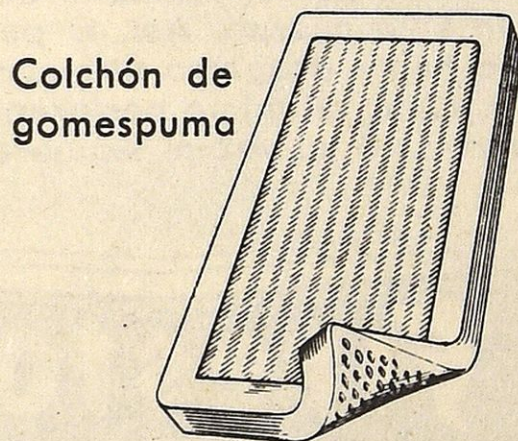
Correa trapezoidal



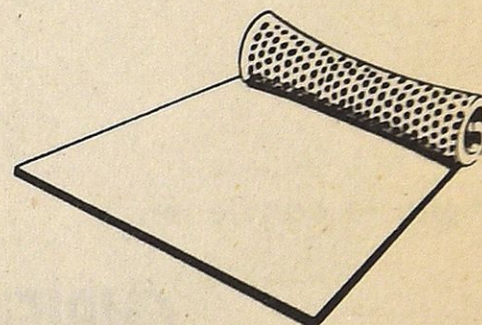
Cordón amianto



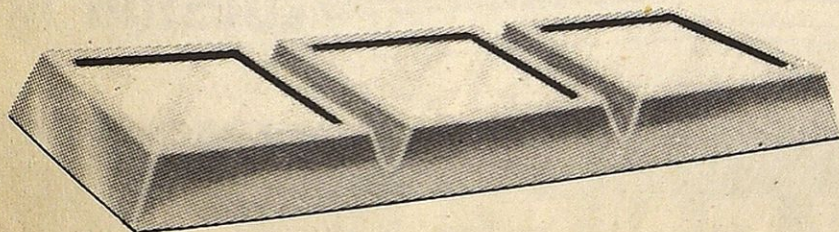
Pavimentos usos industriales



Colchón de gomespuma



Planchas para tapizados



Antifricción

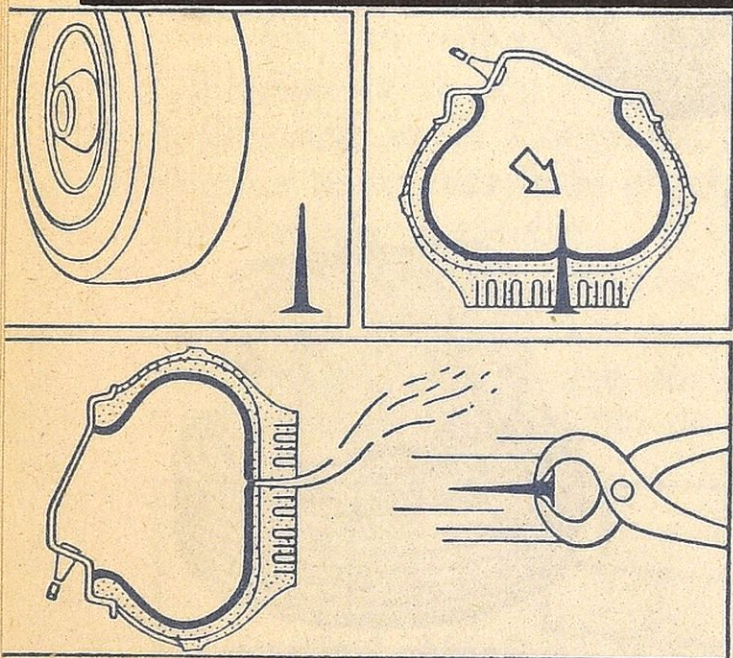
- Estaño



- Soldaduras

LA PRUEBA DEL GLOBO

O.E.S.T.E



Un globo de goma inflado es como una cámara sometida a tensión: si se pincha con un alfiler, el propio escape del aire lo rasga. Pero si antes de pinchar le pegamos un trozo de papel cello, éste lo refuerza, contiene la rasgadura y evita la explosión.

De igual modo, el forro interior de seguridad de la cubierta sin cámara —que hace las veces de cámara— queda reforzado por el armazón del neumático, con el que forma un solo cuerpo. Así, al penetrar un clavo en la cubierta no habrá desgarro ni explosión y, como en el globo, sólo al sacar el objeto perforante se notará un leve escape de aire ... o tal vez ni siquiera eso!

Por ello le convienen

**CUBIERTAS
SIN CAMARA**



**son más
seguras y
cuestan igual**

de venta en **XIMENEZ** y Cia. S.A.

SAN SEBASTIAN • BAMBONA • LOCROÑO • TUDEN