

5 FEB. 1936

Autodatos

MAYO

CAMIONES

50 CTS.

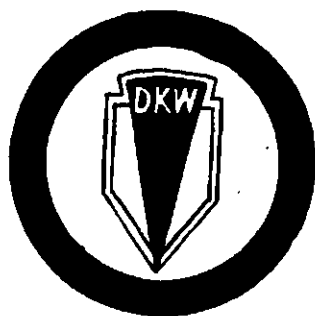


MERCEDES-BENZ

Distribuido en el Centro de España por

AUTOMÓVILES INDUSTRIALES "FERNÁNDEZ"

Paseo de las Acacias, 6 - Madrid



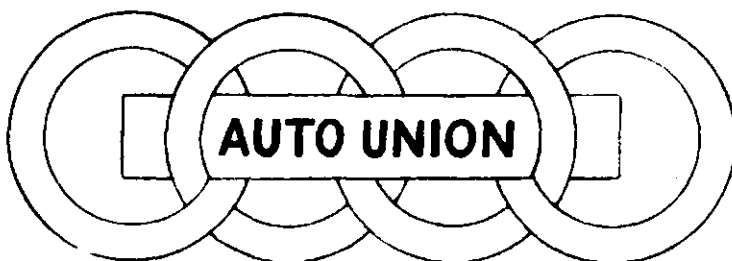
7 HP. - 12 HP.
MOTOR A DOS TIEMPOS



22 HP. - 28 HP.
8 CILINDROS

Vea los nuevos productos de la

La técnica
más
moderna



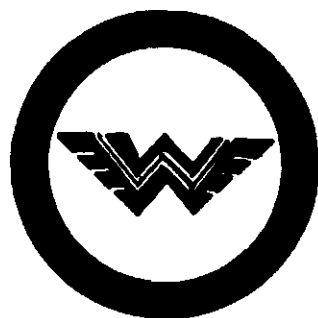
La
máxima
calidad

DISTRIBUIDORES :

FINANZAUTO, S. A.

VILLANUEVA, 27

TELÉFONO 56777



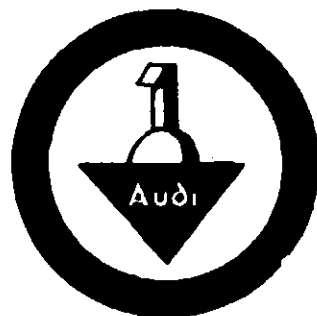
WANDERER 14 HP
6 CILINDROS

AGENTE EXCLUSIVO EN MADRID DEL
D K W

Jaime de Borchgrave

AYALA, 56

TELEFONO 58262



14 HP. - 6 CILINDROS
PROPULSIÓN DELANTERA

«EXPERIENCIAS INDUSTRIALES», S. A.



VISTA DEL TALLER CENTRAL

Entre otras especialidades:

Material ferroviario de tracción eléctrica
Frenos de vacío y calefacción de trenes
Proyectores eléctricos
Cuchillería inoxidable, industrial y doméstica



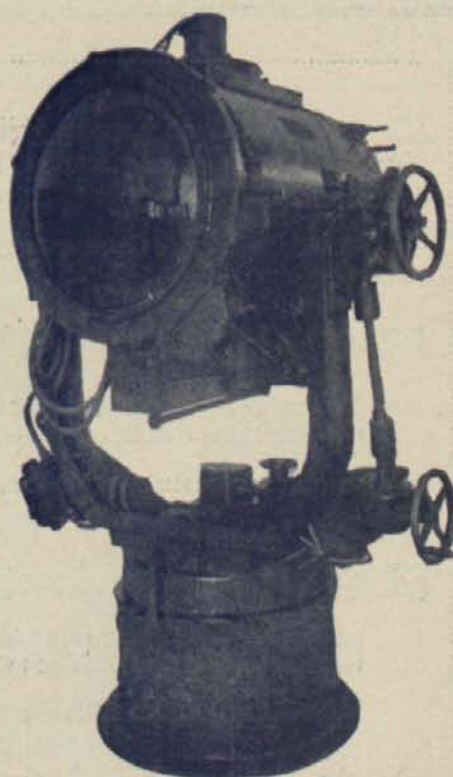
Dirección y talleres:

ARANJUEZ (MADRID)

TELÉFONO 54



Dirección telegráfica y telefónica: **EXPINDUS**



Proyector de 60 cm. con lámpara de alta intensidad y mecanismo de mando a distancia
Producción de la Casa.

B. VALERO

GRAN GARAGE ALHAMBRA

Servicio especial a domicilio

Coches sin chofer

Lavado y engrase a presión

PASAJE ALHAMBRA

Augusto Figueroa, 32

San Marcos, 28

Teléfono 11967

M A D R I D

¿Desean comprar en España Tejidos, Perfumería, Aceites, Materiales de construcción, Muebles, Frutas secas y frescas, Productos medicinales, Embutidos, Vinos, Caizados, Bordados, etc.?

Crecido número de Casas extranjeras, cuyas demandas se publican todos los meses en la antigua y popular

Revista AFRICA Y AMERICA

(Revista de importación, exportación y representaciones.) Para tener conocimiento de tales demandas, suscribase o anúnciese en ella.

¿Desca obtener buenas representaciones nacionales y extranjeras?

La citada

Revista AFRICA Y AMERICA

publica todos los meses gran número de demandas de buenos representantes por parte de importantes firmas que los solicitan en todas las regiones. Suscribase a ella y podrá obtener buenas agencias.

Suscripción: España... 15 pesetas al año.

C. de Alberto Llanas, 15

-:-

Barcelona

Para todo lo referente al automovilismo en provincias, dirigirse a



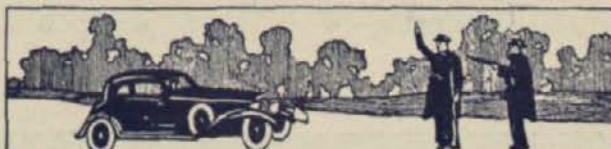
Acuda usted a SENENT para la matrícula de su automóvil o el Permiso de Conductor, el Alta o Baja de Patente Nacional, etc. Con SENENT hallará usted la máxima rapidez y economía.

Legalización Automovilista

COLON, 58 - VALENCIA

Agencia Automovilista

Legalización de documentos de automóviles
Plaza Constitución, 5 - ZARAGOZA - Tel. 2708
Corresponsal de AUTODATOS
Si tramita la documentación SALAS,
no perderá tiempo en la carretera



Conrado Pla Romero

Gestor Administrativo

Asesoramiento y tramitación de todo lo referente a automovilismo

Corresponsal de AUTODATOS

CONDE DE VILLALEAL, 12 IZQDA.

Teléfono 54 - Apartado 84
ALBACETE

Los Dos Chauffeurs

(S. L.)

GARAGE ELECTRICO

SAN PABLO, 34 TELEFONO 498

Apartado 90

BURGOS

JAVIER RIAL PAZ

Gestor administrativo matriculado

Resolución de toda clase de asuntos administrativos en cualquier dependencia del Estado, Provincia o Municipio

FERROL, 18, PRAL. TEL. 1137

LA CORUÑA

José Cardenete Garzón

AGENCIA GENERAL DE NEGOCIOS

Carnets de chofer. Matriculación de automóviles. Expedientes de servicios públicos. Conciertos de transportes, etc.

Corresponsal de AUTODATOS

GRAN CAPITAN, 34 TEL. 1430

CORDOBA

JOSEP PUJOL

Gestor administrativo colegiado

Matriculación de automóviles. Altas y bajas. Seguros. Títulos de conductor, etc.

CUCURULLA, 9, 2.º TEL. 18083

BARCELONA

EN CADIZ

para todo lo referente al automovilismo
dirigirse a

RAFAEL PARODI

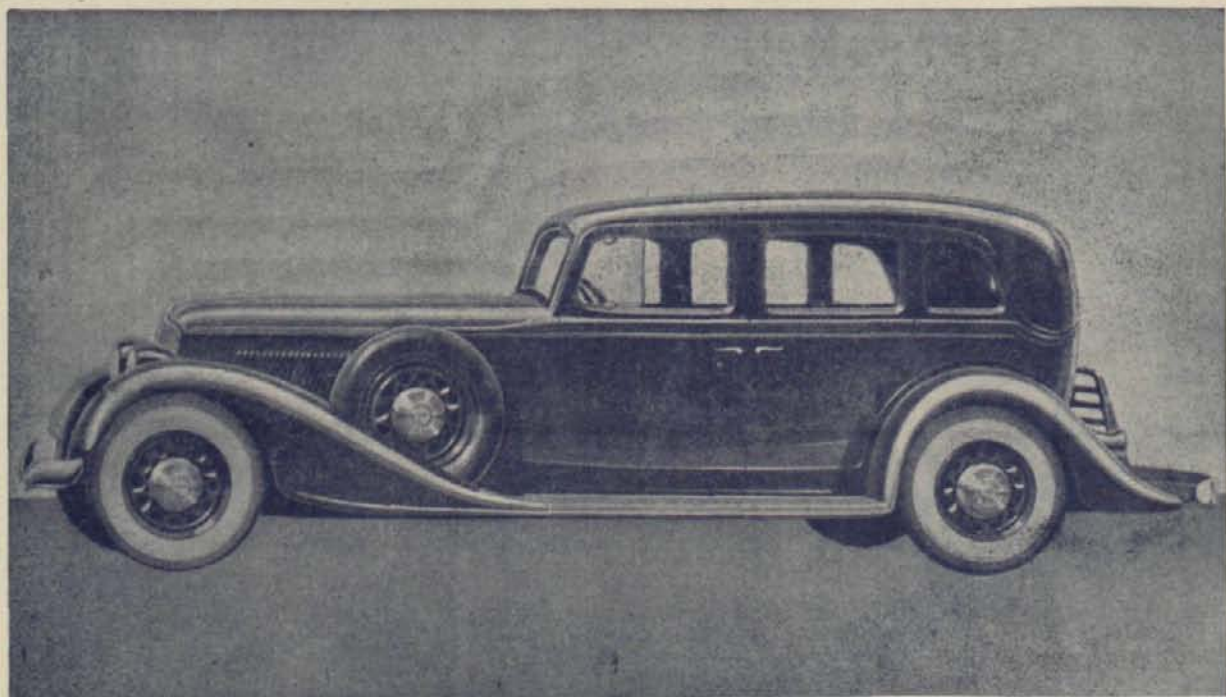
Corresponsal de AUTODATOS

Alameda Marqués de Comillas, 11.

Teléfono 1839



GAHAM



Los coches más destacados por su
COMODIDAD, ECONOMIA Y SEGURIDAD

Los nuevos 8 con "SOBRECARGADOR"
son la novedad del año 1935.

Glorieta de Quevedo, 3

Redacción y Administración:
MONTERA, 47
Teléfono 12211
MADRID

**REVISTA
MENSUAL
DE INFORMACIÓN
AUTOMOVILISTA**

SUSCRIPCIÓN UN AÑO
España 5,00 ptas.
Extranjero 11,00
NÚMERO ATRASADO, UNA PESETA
Relación de vehículos matriculados
en toda España con especificación
de matrícula, marca, categoría,
caballos, comprador, etc.
30 PESETAS MENSUALES

EDITORIAL

III ASAMBLEA DEL COMERCIO E INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

celebrada en Madrid, durante los
días 23 al 26 de Mayo de 1935.

Nuestros lectores tienen ya noticias, por trabajos precedentes, de los laboriosos pasos llevados a cabo con miras a la celebración de una magna Asamblea automovilista en defensa de los doloridos intereses de tan castigado gremio.

Aunque la halagüeña nueva del feliz resultado obtenido en el interesante acto haya llegado a sus oídos por conducto de la numerosa prensa que del mismo se ha ocupado, no queremos nosotros privarnos de la satisfacción de comunicarlo y poner nuestro modesto esfuerzo al servicio de la verdad, haciendo resaltar el brillante éxito alcanzado y la loable actuación de los organizadores.

Todos los actos se han desenvuelto dentro de un perfecto orden y atinado acierto en la dirección de temas. Las conclusiones las juzgamos imparciales, bien orientadas y de importancia capital para el Comercio e Industria del Automóvil; los intereses de los usuarios han sido atendidos y estudiados dentro de un amplio criterio de equidad; los representantes de las numerosas y complejas ramas del automovilismo han colaborado con entusiasmo y han patentizado su empeño de alcanzar fruto provechoso de esta III Asamblea del Automóvil. ¡Estamos, pues, de enhorabuena todos los que nos interesamos por el automóvil!

En nuestros sucesivos números, y comentados por la insigne pluma de nuestro valioso colaborador don Manuel Fernández, daremos a conocer a nuestros lectores las conclusiones aprobadas, lamentando que la premura de tiempo nos lo impida hacer desde el presente número.

No queremos finalizar estas líneas sin hacer un merecido elogio a la meritisima actuación de don Francisco de Asís Pastor, relevante figura del automovilismo español y secretario de la Cámara Española del Automóvil. A su amplia visión de los problemas del automóvil y a su firme voluntad de incansable luchador, debe hoy el automovilismo ver sacudida su pereza con un impulso enérgico hacia un próximo esplendor.

El ha sido el verdadero alma de la Asamblea y el que ha sabido plasmar en realidad lo que en todo defensor del automóvil era deseo vemente.

Unimos nuestro homenaje y aplauso a los muchos que ha escuchado y sabido merecer.

SUMARIO

Editorial. III Asamblea del Comercio e Industria del Automóvil	5
Mercado del Automóvil.	6
Banquete e información del Congreso	9
Notas del VII Salón del Automóvil	10
Banquete Ford Motor Ibérica	12
Pruebas internacionales de motocicletas	15
Aceites «Esolube»	18
Perfeccionamientos, curiosidades y datos prácticos	20
Características mecánicas. Motocicletas	24
Idem. Automóviles de Turismo	25
Idem. Automóviles Industriales	27
Cuadro de Ventas	33



MERCADO DEL AUTOMÓVIL

TOTAL DE VENTAS

El pasado mes de marzo la venta total de vehículos ha alcanzado la cifra de 2.033, que, comparada con la del mismo mes del año 1934, tiene un aumento de 343 unidades; con el cuadro que a continuación insertamos, puede el lector darse perfecta cuenta del aumento de ventas durante el primer trimestre del año 1935, con relación a los dos años anteriores:

	ENE.	FEB.	MAR.
Año 1933	1.354	1.134	1.235
» 1934	1.806	1.580	1.692
» 1935	2.363	1.795	2.033

La venta de vehículos durante el mes de marzo ha sido bastante superior a la del mes anterior, si bien hay que tener en cuenta que en el mes de febrero la venta siempre sufre alguna baja.

CLASIFICACION POR CATEGORIAS

Motocicletas	51
Turismo	1.239
Industriales	743

TOTAL 2.033

CLASIFICACION DE PROVINCIAS

Las provincias que han efectuado mayor número de matrículas han sido las veinte siguientes:

1. ^a Madrid	475
2. ^a Barcelona	328
3. ^a Valencia	95
4. ^a Vizcaya	81
5. ^a Sevilla	67
6. ^a Murcia	53
7. ^a Alicante	46
8. ^a Tenerife	44
9. ^a Oviedo	
10. ^a Guipúzcoa	36
11. ^a Santander	34
12. ^a Zaragoza	
13. ^a Málaga	
14. ^a Pontevedra	32

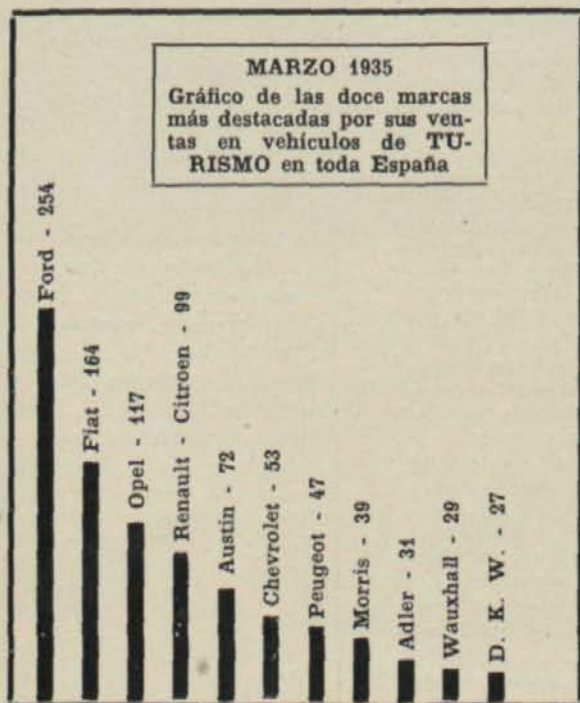


Gráfico núm. 1

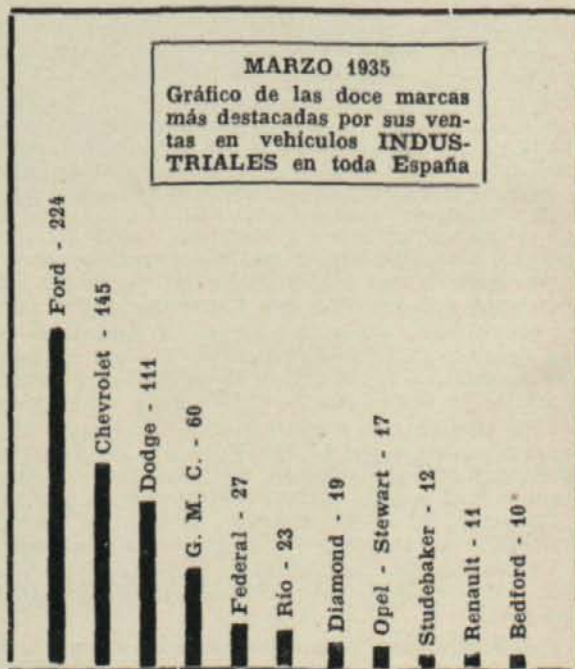


Gráfico núm. 2

15. ^a	Navarra	31
16. ^a	Gerona	30
17. ^a	Ceuta	29
18. ^a	Cádiz	28
19. ^a	Melilla	27
20. ^a	Coruña	27

Los primeros números siguen ocupados por las mismas provincias, salvo pequeñas alteraciones en su orden. Dejan de figurar : Badajoz, Las Palmas, Córdoba, Castellón, Baleares, y se clasifican : Guipúzcoa, Santander, Pontevedra, Ceuta y Melilla.

CLASIFICACION DE MARCAS

La relación que a continuación insertamos indica las marcas que han efectuado, como

mínimo, veinte operaciones, incluidos vehículos de turismo e industriales, y se clasifican como sigue :

1. ^a	Ford	476
2. ^a	Chevrolet	198
3. ^a	Fiat	166
4. ^a	Opel	133
5. ^a	Dodge	127
6. ^a	Renault	109
7. ^a	Citroen	104
8. ^a	Austin	70
9. ^a	G. M. C.	60
10. ^a	Peugeot	47
11. ^a	Morris	41
12. ^a	Adler	31
13. ^a	Studebaker	29
14. ^a	Wauxhall	29

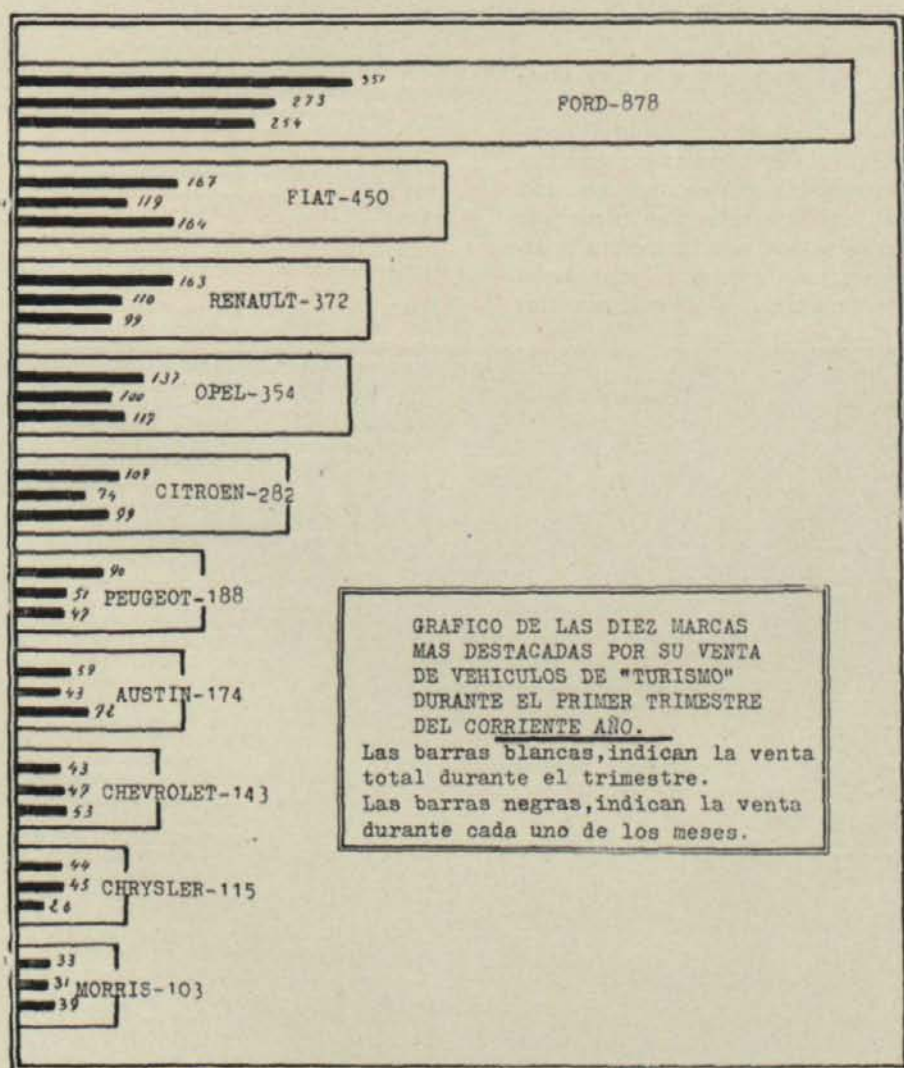


GRÁFICO NÚM. 3

15. ^a	D. K. W.	28
16. ^a	Federal	27
17. ^a	Río	26
18. ^a	Chrysler	

Harley y Steward dejan de figurar, clasificándose nuevamente Adler y Río. El lector podrá apreciar algunas ligeras variaciones en el orden de las demás marcas.

ESTADISTICAS GRAFICAS

A la vista de los dos gráficos que acostumbramos a insertar, observamos:

En el gráfico número 1, los dos primeros lugares continúan ocupados por Ford y Fiat; Opel pasa a Renault; Austin a Peugeot, Chevrolet y Chrysler, este último desaparece; Vauxhall adelanta a D. K. W.; se clasifica Adler.

En el gráfico número 2 merece destacarse la lucida clasificación de G. M. C.

El gráfico número 4 se refiere a la diez marcas más destacadas por sus ventas, de vehículos de turismo, durante el primer trimestre del corriente año. En el mismo hacemos figurar (barras negras) las ventas durante cada uno de los meses que componen el trimestre. Viene a ser el gráfico que nos ocupa un resumen de los publicados durante el año, referentes a esta categoría de vehículos. La curio-

sidad del lector puede hacer las deducciones oportunas. En el próximo mes publicaremos un gráfico análogo a éste, pero referente a los vehículos industriales.

Con objeto de que nuestros lectores puedan completar las estadísticas y cuadros de venta correspondientes a los meses de enero y febrero, publicamos a continuación las ventas efectuadas en Alava durante estos meses que no figuraban en nuestros números 14 y 15, por no haber llegado las relaciones oficiales.

ENERO				
	Total	2. ^a	5. ^a	
Austin	1	1		
Citroen	1	1		
Federal	1			1
Fiat	1	1		
Opel	1	1		
Renault	1	1		
	6	5		1

FEBRERO				
	Total	2. ^a	5. ^a	
Chevrolet	1	1		
Diamond	1			1
Dodge	1			1
Fiat	1	1		
Ford	1			1
Opel	1	1		
Renault	1	1		
	7	4		3

800.000

BUJIAS CHAMPION

hay funcionando normalmente por toda España a completa satisfacción de los automovilistas.

¿No es esto prueba suficiente de superioridad?

Concesionario para España:
FRANCISCO FLORES
ESPINARDO-MURCIA



Sr. Masferrer

Paladines del Automovilismo Español



Sr. Pastor

Con estas breves líneas queremos expresar nuestra adhesión y rendir homenaje de admiración y gratitud a las dos figuras más destacadas de la actualidad automovilista, don Narciso Masferrer y don Francisco de Asís Pastor, secretarios, respectivamente, de la Cámara del Automévil, de Cataluña, y Española del Automóvil.

Al primero debemos todos los interesados en la prosperidad del automóvil gran parte del éxito de la pasada Exposición y sus acertadas intervenciones en la última Asamblea, llenas de franqueza y entusiasmo; y al segundo, la organización y eficacia de una Asamblea en la que se ventila el porvenir del automovilismo español.

Pedimos a nuestros lectores su aplauso y el incondicional apoyo para la labor de ambos.

Autódatos



Banquete homenaje a D. Francisco de Asís Pastor celebrado el día 26 de mayo en el Hotel Nacional.

ALGUNAS NOTAS SOBRE EL VII SALON DEL AUTOMOVIL BARCELONA

Con el presente trabajo, no tratamos de hacer una descripción detallada de la pasada Exposición del Automóvil. Tal empeño daría a nuestro relato una extensión exagerada y, por ende, adolecería de un gran defecto: ser cansado para nuestros lectores.

La mayoría de las marcas que han concurrido al brillante certamen son harto conocidas por el público automovilista, y muchos de los modelos presentados se difieren poco de los del pasado año. No queremos con esta afirmación dar la impresión de que la industria automovilista ha sufrido un estacionamiento: con las notas que a continuación transcribimos queda alejado este supuesto.

Pero es nuestra impresión que la industria del automóvil, particularmente en los vehículos de turismo, se ha dedicado a reposar y digerir muchas innovaciones, en las que fué tan fecunda en los últimos tiempos. Llegando al extremo de que algunas marcas han suprimido en los vehículos presentados algunas novedades poco experimentadas, y que su afán de modernidad había adoptado para sus modelos. Tal puede decirse de la rueda libre, la suspensión por barras de torsión, las ruedas con rodillas y otras, ya que son muy escasas las marcas que continúan dotando a sus carruajes de los citados elementos, y las que así lo hacen es con sensibles variaciones.

En cuanto a estética, hemos observado una tendencia análoga. Ninguno de los modelos presentados ha sobrepasado, en perfilados aerodinámicos, a los ya conocidos por certámenes anteriores, llegándose al extremo de que algunas marcas han retornado a siluetas anteriores, pese a que sus pasados modelos poseían bellas proporciones y un esmerado estudio de su trazado.

En los vehículos industriales es en donde hemos apreciado lo verdaderamente interesante del Salón; y, entre ellos, merecen destacarse los vehículos a tres ruedas y los interesantes aceites pesados. Los primeros han logrado unas características tan acertadas, que no será difícil captar un nutrido mercado. Los segundos han perfeccionado sus motores has-

to lo indecible, exhibiéndose chasis apropiados para todas las exigencias y cargas. Para ellos han sido la mayor atención de los visitantes: unos, interesados por la técnica lograda, y otros, deslumbrados por las dimensiones gigantescas de «los por encima de diez toneladas».

No cabe duda que los aceites pesados se están imponiendo rápidamente, y de las mejoras logradas por sus constructores podrá el lector hacerse cargo al leer las ligeras descripciones que sobre algunas marcas iremos sucesivamente insertando.

En resumen: el VII Salón del Automóvil ha sido un acontecimiento tan brillante y provechoso como anunciábamos en nuestro número anterior. Y el orden tan perfecto y atendido como corresponde a la pericia y prestigio de sus organizadores. Vaya, pues, con nuestro respetuoso saludo un estufo aplauso al Comité organizador, integrado por don Amadeo Casajuana, presidente; don Miguel Mateu, vicepresidente; don Ricardo Roca, tesorero; don Cayetano Alegre, don Manuel Bigas, don Manuel F. Creus, don Baltasar Fiol, don José Gallart, don José Pujol Xicoy y don Jorge Wolf, vocales; y don Narciso Masferrer, secretario general.

VEHICULOS DE TURISMO

ADLER.—Afamados vehículos de la prestigiosa fabricación alemana. Estaban representados por sus modelos Trumf Junior, Super Trumf y Diplomat, equipados con acabadas carrocerías, entre los que destacaba, por sus bellas y deportivas líneas, un Roadster Sport, sobre chasis Super Trumf.

Modelos Diplomat.—Motor de seis cilindros con cubicación de tres litros; cigüeñal sobre cuatro cojinetes con compensación dinámica; caja de cambios, formando un solo bloque con el motor, provisto de cuatro marchas y marcha atrás, todas ellas sincronizadas; freno hidráulico sobre las cuatro ruedas; dirección a mando individual, sistema «Ron»; ruedas delanteras de suspensión individual, por me-

dio de ballestas transversales y semilípticas; propulsión trasera.

Modelo Trumf.—Motor de cuatro cilindros con cubicación de 1,645 c. c.; cuatro marchas adelante por engranaje continuo y la máxima con engranaje de trazado helioidal; palanca de cambios en el volante de dirección; freno de mano sobre las cuatro ruedas, que son de suspensión independiente.

ALFA ROMEO.—Marca italiana, que nos recuerda las altas velocidades, presenta un chasis 2,300 c. c., fuerte y equilibrado, y cuyo sólo aspecto nos habla de su estabilidad en carretera; está equipado con un motor muy revolucionado y de alto rendimiento, con válvulas en culata, mandadas directamente por el árbol de levas. Toda su construcción está ideada con miras a las altas velocidades.

Junto al citado chasis, presenta varios coches finamente carrozados y con líneas muy deportivas.

AUSTIN.—Esta antigua marca inglesa, de mundial nombradía, presenta sus modelos con trazado sumamente modernizado, sin perder la conocida cualidad de su amplitud. En sus

«stands» se exponen: el Austin 7 CV, motor de cuatro cilindros y 747 c. c.; el 9 CV, cuatro cilindros, 1,125 c. c.; el 12 CV, motos de seis cilindros, 1,496 c. c.; y el modelo grande, de gran lujo, motor de seis cilindros, 18 CV., dos litros. Todos ellos, como decimos, con carrocerías finas y elegantes, de gran amplitud y «confort».

BUICK.—Esta marca, de la producción americana, presenta los mismos modelos, ya conocidos por nuestros lectores, con ligerísimas alteraciones. Es decir: sus cuatro series de chasis, todos con motor de ocho cilindros en línea y válvulas en culata.

CITROEN.—La popular firma francesa Citroen presenta, entre otros, sus interesantes modelos «7» y «11», con motor flotante de cuatro cilindros, propulsión delantera, y el «11» ligero. Todos están dotados de los mayores adelantos de la industria automovilista y provistos de carrocerías de diseño sumamente moderno y en su totalidad de acero. En los «stands» se podía admirar un corte muy interesante de uno de los vehículos y una colección de materias primas en diferentes fases de su elaboración.

* * *

Vista del interesante «stand» presentado por don Francisco Flores, concesionario general para España de las acreditadas «BUJIAS CHAMPION», en el que llamó poderosamente la atención del público los «APARATOS DE SERVICIO CHAMPION», para la limpieza y verificación de bujías. Dichos aparatos, cuya eficacia, tanto para la limpieza de bujías en uso como para el control de su estado de servicio, pudimos comprobar, han obtenido una enorme aceptación entre los visitantes de la Exposición.

(Se continuará.)

INFORMACIÓN GRÁFICA



BANQUETE OFRE-
CIDO POR

Ford Motor Ibérica

A LOS CONCESIO-
NARIOS FORD,
CON MOTIVO DE
LA PRESENTA-
CION, EN BARCE-
LONA, DEL NUE-
VO FORD V-8, 1935



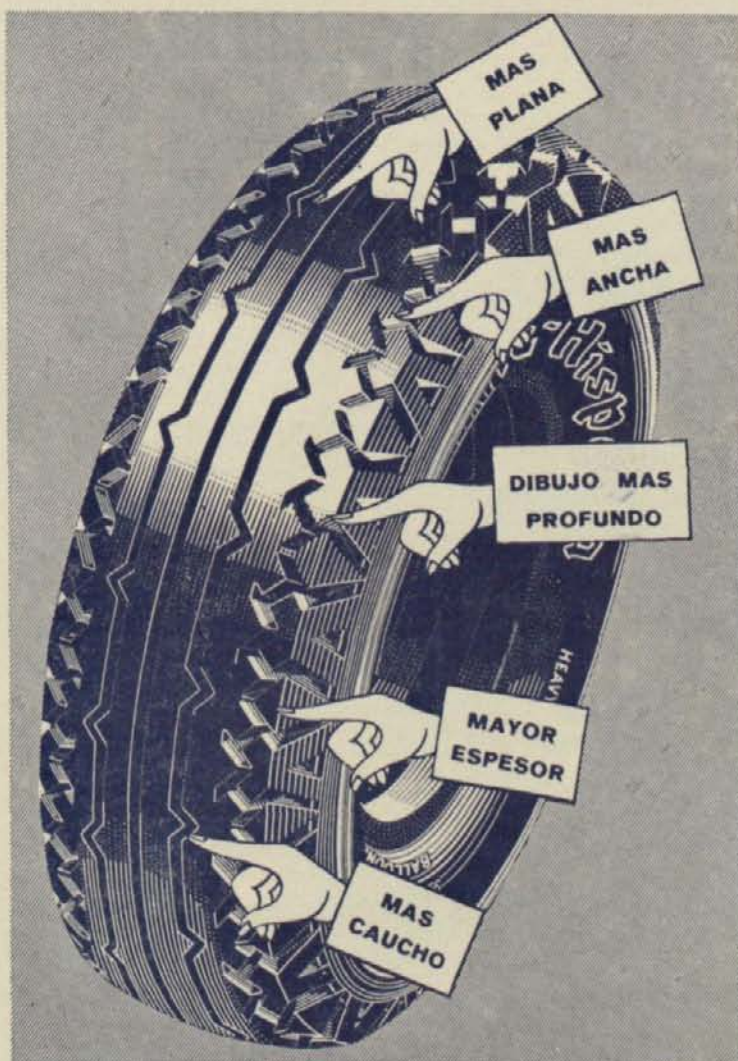
Con una concurrencia verdaderamente extraordinaria, pues constituía la casi totalidad de ellos, se celebró, el día 6 del corriente, en el Hotel Ritz, de Barcelona, el banquete ofrecido por Ford Motor Ibérica a sus concesionarios. El acto, al cual tuvimos el honor de asistir invitados por uno de los concesionarios más antiguo, señor Mingoranz, de Talavera de la Reina, fué presidido por el director y subdirector de la Ford, señor Geo D. Jankins y Juan Ubach, a cuyo lado ocuparon sitio los concesionarios Ford más antiguos, señores Casajuana, de Barcelona, Blanch, de León y Viudes, de Murcia. El presidente, en elocuentes y sentidas frases, expuso su satisfacción y agradecimiento hacia todos por la intensa labor desarrollada en pro de la organización española Ford.

Fuó muy grande el número de comensales que a continuación hicieron uso de la pala-

bra, coincidiendo todos en poner de manifiesto su satisfacción por pertenecer a la agrupación y hacer votos porque ésta siga siendo la primera en España. Hubo algunos que hicieron verdadero derroche de elocuencia, y como en una fiesta tan simpática de compañerismo y camaradería, en la que predomina el elemento joven, no podían faltar manifestaciones de buen humor, dió paso la elocuencia sentimental a la humorística, lo cual tuvo abundantes intervenciones, muy oportunas y graciosas, que causaron el regocijo e hilaridad de los comensales.

Terminado el banquete, todos los asistentes fueron trasladados, en un servicio de ómnibus Ford, preparados al efecto, a la exposición del automóvil, donde esperaba el personal técnico de la casa para dar las explicaciones necesarias de cuantas novedades exponía.





Firestone-Hispania

S. A.

Fábricas y Oficinas Centrales en BASAURI. Apartado 406. Tel.: 17827-28-29-BILBAO

SUCURSALES: MADRID, General Pardiñas, 50. T.º 60800 y 60809

BARCELONA, Claris, 92. Teléfonos 80123 y 80124.

SEVILLA, San Pablo, 35-41. Teléfono 26332.

VALENCIA, Colón, 15. Teléfono 10567.

CORUNA, Juana de Vega, 56 al 60. Teléfono 2940

DEPOSITO: MURCIA, Plaza Belluga, 3. Teléfono 1123.

FIRESTONE-HISPANIA, S. A.
Apartado 406. Bilbao

Sírvase remitirme gratis su folleto
«El cuidado de neumáticos»

Nombre

Dirección

Población

AUTODATOS



PRUEBAS INTERNACIONALES DE MOTOCICLETAS

CAMPEONATO DE ESPAÑA Y 1.º GRAN PREMIO DE MADRID

Sean nuestras primeras palabras de sincera y entusiasta felicitación para los organizadores de estas pruebas, Moto Club de España, tanto por el lisonjero éxito alcanzado en el desarrollo general de la fiesta deportiva del domingo día 19, como, muy especialmente, por haber conseguido salvar cuantos obstáculos se debían oponer a que en la capital de España se celebraran estas jornadas motoristas, estos actos deportivos de tan acentuado valor y que cuentan con tan numerosos entusiastas, como se ha podido comprobar en la última celebrada.

Las dificultades han debido ser casi insuperables; pero, debido a la intensa labor realizada, al entusiasmo puesto en vencerlas por los dirigentes actuales del Moto Club y a las facilidades encontradas cerca de los Poderes públicos, se ha conseguido una pista adecuada para tan interesante deporte, y la celebración de unas grandes pruebas que hace tiempo ansiaba la afición y que hacía muchos años no se celebraban.

La pista encontrada para el pequeño motor es natural y está situada en el mismo Madrid, en uno de los parques más hermosos de la capital de España, y aunque, como es natural, necesita algunos arreglos, no dudamos se han de ir haciendo poco a poco, y en el transcurso de unos años pueda contar Madrid con una pista que reúna cualidades inmejorables para la celebración de estas interesantes pruebas. Tendrá la enorme ventaja sobre las hasta ahora ensayadas de que, sin dispendio alguno, podrá llegar a ella el verdadero pueblo que, en general, se ha visto siempre privado de presenciarlas por los gastos y tiempo que ocasionaban el traslado a los sitios elegidos para su celebración.

Madrid cuenta con un Moto Club, organización deportiva llena de entusiasmo, y no dudamos contará, dentro de muy poco, con una pista de primera categoría, en la que periódicamente la afición podrá presenciar espectáculos tan deportivos y emocionantes como son las carreras de motos.

Como anunciábamos en nuestro número anterior, el domingo 19 del actual, en medio de una gran expectación, se han disputado, entre corredores de diferentes nacionalidades, en un

circuito natural que se ha habilitado en la Casa de Campo de Madrid, los campeonatos motociclistas de España y el Primer Gran Premio de Madrid. Se efectuaron cuatro pruebas, de las cuales tres eran de motos solas y otra con sidecar.

Más que un campeón, ha tenido esta jornada deportiva un verdadero héroe, y éste ha sido el español Antonio Moxó (catalán), quien ha conseguido en este día el primer puesto en las de 250 c. c.; el primer puesto de las de 500 c. c., y, como además ha sacado el promedio más elevado de todas ellas, le ha sido adjudicado el Primer Gran Premio de Madrid.

Las pruebas, como decimos, tuvieron lugar el domingo 19, y se verificaron en el orden siguiente:

A las nueve y media de la mañana, inauguración de la pista con la

PRIMERA PRUEBA.—Motos de 250 centímetros cúbicos.—Son precisas treinta vueltas a la pista, que dan un recorrido total de 105 kilómetros.

Hay once inscripciones, pero no se presentan más que nueve.

Dada la salida, se pone en cabeza Boetsch (francés) y le sigue Moxó (español), quien en la cuarta vuelta consigue adelantarle. Desde este momento, acosado constantemente por Boetsch, pero sin conseguir nunca alcanzarlo, marcha en cabeza el español Moxó hasta la terminación de la carrera.

El detalle más emocionante de esta prueba lo dió el corredor italiano Gobetti, quien, conduciendo una pequeña Aquila y yendo situado en las primeras vueltas en noveno lugar, consiguió ir comiendo el terreno a los que le precedían, hasta tal punto, que llegó a colocarse en segundo lugar. Una avería, cuya reparación le invirtió unos minutos, suficientes para perder el puesto que tenía; fué subsanada inmediatamente, y consiguió recuperar el puesto perdido. Aunque por la distancia que existía con Moxó no era probable la derrota de éste, si seguía la carrera sin entorpecimiento por ninguna de las dos partes, no dejaba de constituir un peligro, pues, al menor fallo de éste, se hubiera colocado en primer lugar. No lo hubo y, por tanto, entró en primer lugar

Moxó. Gobetti fué ovacionadísimo, y se lo mereció.

La clasificación de esta primera prueba fué la siguiente :

1.º Antonio Moxó, 1 h. 9' 0" 8/10. Promedio, 91,304 kilómetros por hora. Sobre Rudge.

2.º Carlos Gobetti, 1 h. 10' 37" 4/10. Sobre Aquila.

3.º Alfredo Flores, 1 h. 11' 7" 2/10. Sobre Rudge.

4.º Paul Boetsch, 1 h. 12' 24" 6/10. Sobre Terrot.

5.º Erch Blind, 1 h. 12' 32" 2/10. Sobre Terrot.

6.º José Martínez, 1 h. 12' 46" 2/10.

La vuelta más rápida la consiguió Gobetti en 2' 9" 8/10, a una media de 97.600.

SEGUNDA PRUEBA.—Dedicada a las motos de 350 c. c.—Deben efectuar un recorrido de 140 kilómetros, dando cuarenta vueltas a la pista.

Toman la salida siete de los doce corredores matriculados, y se coloca en cabeza desde el primer momento el francés Boetsch. A la tercera vuelta el portugués Black, que salió en cuarto lugar, hace un formidable avance y consigue pasar a todos y ocupar el primer lugar. En este puesto, y seguido por Boetsch, se entabla una lucha encarnizada entre los dos, los cuales, poniendo de su parte cuanto pueden y exigiendo el máximo esfuerzo a sus máquinas, consiguen que, desde la sexta vuelta, debido a la distancia sacada a los demás, se formen dos grupos: el primero, formado por los dos, y el otro, por todos los restantes. El primero, francamente interesante, sostiene la lucha por el primer puesto durante treinta y ocho vueltas. En esta última la máquina de Boetsch sufre una avería, que, aunque lo intenta, no consigue arreglar, y se retira. Queda únicamente Black (portugués) y a bastante distancia Gili (español). Todos los demás se han ido retirando por diferentes averías. Ya no hay lucha posible, y Black, que se percata de ello, hace con toda calma un aprovisionamiento.

Durante esta carrera se registró un pequeño accidente que, afortunadamente, no fué de importancia. Dando la vuelta dieciocho, el español Poto II, que estaba haciendo una bastante lucida carrera, se despistó en la curva del lago y fué a chocar contra un árbol. Aunque, afortunadamente, el accidente no fué de gravedad, le impidió continuar la carrera.

Clasificación :

1.º Alexandre Black, 1 h. 26' 54". Media, 96.60. Sobre Velocette.

2.º Gili, 1 h. 33' 33" 8/10. Sobre Norton.

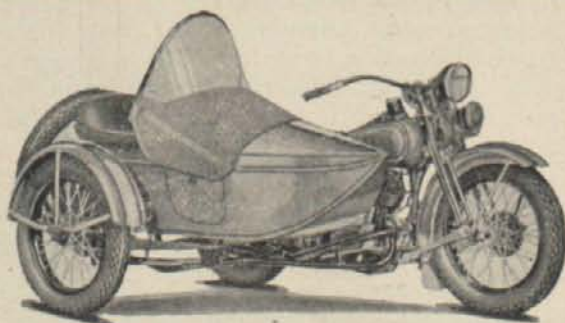
La vuelta más rápida la alcanzó Black en 2' 7", que corresponde a una media de 99,212 kilómetros.

Con esta terminaron las pruebas a efectuar por la mañana.

POR LA TARDE

Se inicia la jornada con la única prueba de motos con sidecar que figura en el programa. sobre un recorrido de 63 kilómetros, que equivalen a dieciocho vueltas a la pista.

Toman parte cinco corredores, y de salida se colocan en cabeza en el orden siguiente : Torres, Alonso Martínez, Caimena, Martín y Grau. Se observa en seguida que, al tomar las vueltas la moto que conduce Torres, ésta va equipada con un sidecar articulado, flexible, que se ciñe admirablemente en las curvas y, por tanto, va a ser muy difícil la competencia con él. Efectivamente, marcha siempre en cabeza sin gran esfuerzo; le sigue en la vuelta diez Grau, que ha conseguido colocarse el



Las mejores motocicletas construidas hasta hoy

CENTROS OFICIALES QUE POSEEN
MOTOCICLETAS

Harley-Davidson

MINISTERIO DE LA GUERRA, GUARDIA CIVIL, CARABINEROS, DIRECCION GENERAL DE SEGURIDAD, VIGILANTES DE CAMINOS (OBRAS PUBLICAS), TELEGRAFOS, AYUNTAMIENTOS DE MADRID, BILBAO, ALICANTE Y BARCELONA, DIPUTACION DE GUIPUZCOA Y NAVARRA

Representación general para España:

Luis Iriarte

NÚÑEZ DE BALBOA, N.º 24 - MADRID
TELÉFONO 53072

segundo, y detrás vienen Carmena, Martínez y Martín. Una avería en las máquinas de Carmena y Grau les obliga a abandonar la pista, y quedan como únicos contendientes Torres, en primer lugar, Alonso Martínez y P. Martín, los cuales terminan la carrera entrando por el orden siguiente:

1.º Manuel Torres, 49' 1". Media, 79,183. Sobre Rudge.

2.º Gonzalo A. Martínez, 51' 29". Sobre B. S. A.

3.º P. Martín, a dos vueltas.
La vuelta más rápida, Manuel Torres, en 2' 40", a una media de 78,750.

Seguidamente da comienzo la cuarta y última prueba de la jornada, que es la más importante y la que ha despertado mayor interés. Es para motos de 500 c. c., y tiene de recorrido 175 kilómetros, correspondientes a cuatro y nueve vueltas de la pista.

Figuran inscritos dieciséis corredores, pero no toman la salida más que los once siguientes: Moxó (Rudge), Riba (Águila), Black (Norton), Boetsch (Terrot), Gobetti (Águila), Gómez (Norton), Ferreira (Rudge), R. O. N. (Velocette), Leman (B. S. A.), Cora (Sarolea) y Pastur (A. J. S.).

Tras los tanteos naturales de las primeras vueltas, en las que frecuentemente se alteran los puestos, se inicia, en la quinta, la estabilidad de los mismos, y pasan durante la misma por el orden en que los hemos enumerado anteriormente. En la sexta vuelta marcha en cabeza Moxó, y consigue Black el segundo lugar. Comienza en este momento un duelo entre los dos que, por momentos, se hace cada vez más interesante. En la octava, logra pasar al primer puesto Black y empieza la persecución, el acoso continuado de Moxó, que, muy de cerca, está varias veces a punto de pasarlo, hasta que, por fin, en la veintidós lo consigue. Black intenta nuevamente recuperar el puesto perdido y continúa la lucha cada vez más interesante, marchando muy cerca de Moxó, pero sin conseguir su objetivo. El gran corredor Black tiene la desgracia de sufrir una avería en la vuelta treinta y cuatro, y se ve obligado a abandonar la lucha. Bastante distanciados siguen la carrera Ferreira y Gómez, que se disputaban el segundo lugar, y más retrasados Cora y Boetsch. Los demás han ido abandonando la pista por diferentes averías.

Termina ésta con la clasificación siguiente:

1.º Antonio Moxó, 1 h. 47' 36". Media, 99,131.

2.º Angel Ferreira, 1 h. 48' 35".

3.º Luis Gómez, 1 h. 48' 15" 6/10.

4.º Cora, a dos vueltas.

5.º Paul Boetsch, a tres vueltas.

La vuelta más rápida la consiguió Black en 2' 2" 2/10. Media 113, 200.

En resumen:

Prueba de 250 c. c. Campeón, Antonio Moxó (español), sobre Rudge.

Prueba de 250 c. c. Campeón, Alexandre Black (portugués), sobre Velocette.

Prueba de 500 c. c. Campeón, Antonio Moxó (español), sobre Rudge.

Prueba de sidecar. Campeón, Manuel Torres (español), sobre Rudge.

Primer Gran Premio de Madrid, Antonio Moxó (español) sobre Rudge.

No terminaremos esta ligera información sin antes hacer constar que ha sido un gran complemento a la perfecta organización de la fiesta deportiva por el Moto Club de España el comportamiento de la enorme masa de público que presenció las carreras, la cual, en todo momento subordinada y flexible, no ha dejado de observar cuantas indicaciones les eran hechas por los encargados de la vigilancia y cumplimiento del reglamento.

Nuestra felicitación más sincera.

No son un GASTO sino una INVERSION

porque las nuevas

Champion

aprovechan

y ahorran

el combustible



BUJIAS
Champion

Un aceite que responde a todas las necesidades del motor moderno

ESSOLUBE

(CONTINUACION)

COMO LLENAN LOS CINCO REQUISITOS LOS ACEITES CORRIENTES

Hasta la creación de «Essolube», no ha habido aceite que llenase los cinco requisitos señalados. Los aceites de base parafinosa reúnen tres requisitos; los de base nafténica, dos.

Los aceites de base parafinosa, entre los más conocidos, de los cuales se encuentran los aceites de «Pennsylvania», se han considerado generalmente como superiores a otros aceites. Analicemos su «superioridad».

Los aceites de base parafinosa tienen un índice de viscosidad elevado y, por lo tanto, conservan el «cuerpo» a temperaturas elevadas y no «engordan» en tiempo muy frío. Resisten bien la oxidación y, por lo tanto, no se enlodan con exceso en condiciones normales. Por lo general, no se consumen rápidamente. Por otra parte, forman grandes cantidades de carbón escamoso y duro y, debido a la dificultad de eliminar la parafina, tienen corrientemente puntos elevados de congelación.

Los aceites de base nafténica tienen un índice de viscosidad bajo, se consumen rápidamente y no resisten bien a la oxidación, por cuyo motivo tienen una vida relativamente corta. No obstante, tienen un punto de congelación bajo y forman, relativamente, poco carbón.

Resulta, pues, evidente, que ninguno de los dos tienen las cualidades necesarias para un aceite moderno, y ha sido indispensable desarrollar el procedimiento nuevo y totalmente distinto de la *hidrofinación* para producir «Essolube», aceite que reúne todas las cualidades necesarias y exigidas por el moderno motor del automóvil.

«ESSOLUBE», EL ACEITE DE LAS CINCO ESTRELAS

«Essolube» reúne, no dos o tres, sino los cinco requisitos. Tiene un índice de viscosidad elevado, un punto de congelación bajo, ofrece una resistencia excelente a la oxidación y, por lo tanto, no se enloda; el poco carbón que forma es blando y se hace desaparecer fácilmente. Tiene una vida larga y rinde un servicio excelente bajo las condiciones de funcionamiento del motor más difíciles.

«Essolube» ha sido probado en los mayores y mejores laboratorios de lubricación del mundo, los laboratorios de la Standard Oil Development Company, en Bayway, New Jersey. Ha sido sometido a todas y cada una de las pruebas que la ciencia moderna ha podido idear, y ha salido triunfante en todas ellas. Ha servido para lubricar motores de prueba con un recorrido superior a 17.000.000 de kilómetros, o sea una distancia equivalente a cuatrocientas veces alrededor del mundo, y lo ha hecho a la perfección.

LAS PRUEBAS DE «ESSOLUBE»

Con anterioridad al perfeccionamiento de «Essolube», se probaron muchos aceites hidrofinados en un período de ensayos que duró dos años. Con este objeto, se utilizaron muchos motores, tanto en instalaciones dinamométricas de laboratorio como en coches sobre carretera. La experiencia y conocimientos adquiridos en estos ensayos se tuvieron en cuenta en el desarrollo de «Essolube».

Más de mil quinientas pruebas se hicieron con el grupo de camiones de la Standard Oil Company, de New Jersey, y en dichas pruebas se compararon los aceites hidrofinados con los aceites de la «Standard» de los mismos tipos S. A. E. Los resultados de estas pruebas mostraron que los aceites hidrofinados eran superiores, por lo que se refiere a resistencia a la oxidación, al enlodamiento, al consumo y a los índices carbónicos de Conradson.

La última prueba con «Essolube» consistió en el empleo de cuatro motores en el laboratorio, así como pruebas cooperativas con múltiples grupos de autobuses, y los procedimientos

Cinco estrellas	Característica indis- pensable de los aceites	Aceites de base parafinica	Aceites de base nafténica	ESSOLUBE (Hidrofinado)
★	VISCOSIDAD MUY RESISTENTE	★		★
★	BOMBABILIDAD		★	★
★	CONSUMO MÍNIMO	★		★
★	CARBÓN INSIGNIFICANTE		★	★
★	ESTABILIDAD	★		★

tos seguidos para realizar estos ensayos y los resultados obtenidos, ofrecen un gran interés.

ACLARACION

Con el fin de distinguir las diferentes viscosidades de los aceites para engrase de motores automóviles, la Society of Automotive Engineers ha hecho una clasificación mundial para las diferentes viscosidades de los aceites, y las denomina S. A. E., 20 S. A. E., 30 S. A. E., 40. S. A. E., 50 y S. A. E., 60; por lo tanto, las marcas de aceites para automóviles, generalmente, hacen referencia de sus tipos, equiparándolos como viscosidad a tal o cual tipo S. A. E.

ACEITE S. A. E. NUM. 20 «ESSOLUBE»

El aceite S. A. E. núm. 20 se probó bajo condiciones muy difíciles.

Esta prueba puede calificarse como prueba de gran rendimiento y alta velocidad, en la cual el aceite fué sometido a severas condiciones de trabajo. En el banco dinamométrico del laboratorio se instaló un motor de seis cilindros para camión tipo White. Un tubo vertical de diez pies de largo se unió al respiradero del carter, y el condensado de gases quemados se hizo pasar al carter nuevamente. Además, se quitó a los pistones el segmento superior de compresión, con objeto de que también a través de las paredes de los cilindros pasaran los gases quemados del carter para provocar, a ser posible, el enlodamiento del aceite.

Con el fin de aumentar la condensación, y para agravar la tendencia al enlodamiento, la temperatura en el carter se mantuvo a la baja graduación de 49° C., mientras que la temperatura de la camisa de agua en la cabeza del cilindro se mantuvo a 82° C.

Cada prueba con este motor se prolongó durante cien horas, habiéndose dividido la prueba completa en intervalos de diez minutos, durante los cuales el motor funcionó con el escape abierto, toda la carga y a gran velocidad durante siete minutos, funcionando *al ralenti* durante tres minutos. Los frecuentes períodos *al ralenti* permitían la condensación de vapores. Cada siete horas el motor se paraba durante una hora y se le enfriaba mediante una corriente de aire producida por un ventilador eléctrico, siendo el objeto de esto aumentar la condensación de los vapores del carter. La prueba total en estas condiciones durante cien horas era equivalente a un recorrido de 4.250 kilómetros prácticamente de trabajo continuo en las condiciones más severas a que puede tener que hacer frente un aceite en servicio ordinario.

ACEITE S. A. E. NUM. 30 «ESSOLUBE»

En esta prueba se utilizó el motor de un Chevrolet de seis cilindros para pasajeros, con objeto de ensayar los aceites de tipo S. A. E. número 30, que son los generalmente utilizados en el verano en los coches ligeros. Esta fué una prueba a poca carga y gran velocidad, y consistió en cuarenta horas de funcionamiento continuo. Cada hora se dividió en cincuenta minutos a plena carga, con el escape totalmente abierto y 2.100 revoluciones por minuto, equivalente a 71 kilómetros por hora y diez minutos *al ralenti*. Las temperaturas de las camisas de agua, carter, etc., fueron, aproximadamente, las normales durante el verano. La prueba fué equivalente a un recorrido de 2.500 kilómetros.

(Continuará.)



LUBRIFICANTES MARCA
AIGLON

SI QUIERE ASEGURAR UNA LUBRIFICACION CONVENIENTE Y ADECUADA DE SU COCHE, EXIJA SIEMPRE

Lubrificantes AIGLON AUTO OIL

Busquets Hermanos y Compañía

RONDA DE ATOCHA, 39 (TELEFONO 71357) - MADRID

Sucursales: Barcelona - Valencia - Sevilla - Bilbao - Vigo - Gijón
Palma de Mallorca - Zaragoza

AUTOMOVILISTAS:

Para dar brillo a su coche exijan el TRIM; como anti-oxidante para su radiador exijan TRE-RAD; son dos productos de la Stanco Incorporated, de Bayway, New-Jersey

Perfeccionamientos, Curiosidades y Datos Prácticos

Las carrocerías de los coches serán visibles por la noche, gracias a las pinturas fosforescentes.

La particularidad que poseen algunas sales de emitir rayos luminosos en la oscuridad, se viene utilizando, desde hace tiempo, para recubrir ciertos objetos y hacerlos fosforescentes.

Los estudios continuados que se vienen haciendo, con objeto de mejorar y facilitar el tránsito rodado moderno, han aconsejado la experimentación del empleo de estas sales en diferentes aparatos y señales urbanas, dedicados a este fin, al parecer con buenos resultados.

Estas propiedades han sido aprovechadas también por alguna casa especializada en pinturas para coche, consiguiendo obtener una especial por medio de la cual un coche, por la noche, fuera del alcance de otras radiaciones luminosas, es completamente fosforescente.

La casa Panhard tiene expuestos en París, Campos Elíseos, y en sus fábricas, una conducción interior tratada con una de estas pinturas.

Cuando está sometido a una radiación luminosa cualquiera el coche presenta un aspecto normal, de color amarillo deslumbrador, pero en cuanto está sumergido en la oscuridad se transforma en un bloque fosforescente.

Es indudable que esto proporcionará un gran

mejoramiento en el coeficiente de seguridad de la circulación nocturna, y su empleo se extenderá rápidamente, no sólo para los coches y señales urbanas, sino para todas las establecidas a lo largo del camino.

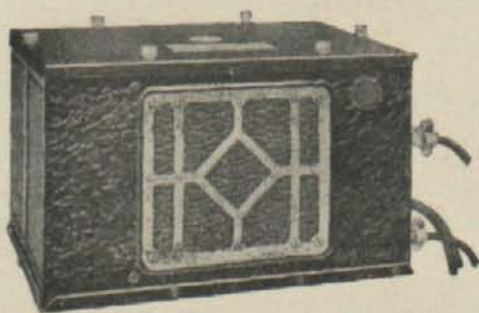
Claro está que todo esto es a base de que sea poco sensible a los agentes atmosféricos y lavados frecuentes de los coches; es decir, de efecto permanente o de larga duración.

Aparatos para conocer la composición de la mezcla.

Para laboratorios y talleres existen aparatos que nos dan rápidamente la temperatura de los gases de escape y la composición de los mismos, según la cual, es fácil introducir las correcciones convenientes en los carburadores para conseguir reúnan las características más convenientes.

Recientemente se ha ideado un aparato que tiene una misión análoga pero fácilmente adoptable y transparente en todos los vehículos. Es sumamente sencillo, tiene poco volumen, no requiere cuidados exagerados y es de un manejo sencillísimo. La presión sobre un botón y unas sencillas lecturas, nos ponen en seguida en conocimiento de las características de la mezcla que vamos quemando y, por tanto, la necesidad o no de su variación.

Aparato de Radio "AMERICAN BOSCH"



ULTIMO MODELO PARA AUTOMOVILES

GRAN
SELECTIVIDAD

POTENCIA
MUY GRANDE



ELIMINACION COMPLETA DE RUIDOS

EQUIPO BOSCH, S. A. Viriato, 20, Madrid

20 A U T O D A T O S

Anuario-Guía Automóvil Comercio 1935

Ha aparecido, notablemente reformado y con multitud de nuevos datos, el ANUARIO-GUÍA «AUTOMOVIL COMERCIO», edición XV, para 1935.

Esta importante obra es el colaborador indispensable de los comerciantes, fabricantes, agentes, propietarios de automóviles, Empresas de Omnibus y de todos cuantos están relacionados con el comercio y la industria del automóvil en España.

El ANUARIO-GUÍA «AUTOMOVIL COMERCIO», edición 1935, contiene más de 800 páginas de direcciones y datos.

Comprende:

Primera parte.—Clubs Automovilistas Españoles, Entidades Automovilistas Españolas, Clubs Automovilistas Extranjeros, Comité de la Asociación Internacional de Automóviles, Clubs Reconocidos, Lista de socios de las entidades automovilistas españolas, Lista de socios de los clubs automovilistas españoles.

Segunda parte.—Relación de las líneas de transportes en automóvil, otorgadas en exclusiva, clasificadas por orden alfabético de provincias. Relación de las líneas de transporte en automóvil, clase B, clasificadas por orden al-

fabético, de provincias. Prensa automovilista española.

Tercera parte.—Lista por orden alfabético de apellidos y profesiones de todo el comercio y la industria del automóvil en España, debidamente clasificados por provincias. Relación por marcas, en cada provincia, de los automóviles, camiones y motocicletas matriculadas durante el año 1934. Lista de representantes en cada provincia de marcas de automóviles, amortiguadores, bicicletas, bujías, carburadores, cojinetes a bolas, lubricantes, magnetos, muelles, motocicletas, neumáticos, etcétera.

Cuarta parte.—Estadística de los automóviles matriculados en España. Automóviles matriculados en cada provincia desde 1925 a 1934. Vehículos a motor matriculados en España desde 1930 a 1934, clasificados por marcas. Tarifas de contribución semestral para los vehículos de tracción mecánica. Derechos de Aduana a su importación a España por grupos de naciones. Transporte por ferrocarril en España. Impuesto de transportes. Lista por orden alfabético de apellidos (sin profesiones) del comercio y la industria del automóvil de toda España (especial para propagandas).

Forma un gran volumen encuadernado en tela y se vende en las principales librerías de toda España

(Precio incluido envío certificado, 20 pesetas)

Ruego a todos los directores o administradores de periódicos:

Una idea original. Ensayo de anuncio que por sí solo se reproduzca en todos los periódicos, encaminado a demostrar una vez más las posibilidades de la publicidad y a formar, por medio tan original, la primera colección de la prensa mundial.

El Director de la Revista «Africa y América» (calle Alberto Llanas, 15, Barcelona), señor Ballabriga y Vidaller, deseoso de formar la Primera colección de todos los periódicos que en la actualidad se publican en el mundo, ruega a tal efecto a sus colegas, por medio del presente aviso, el envío de un ejemplar del respectivo periódico a la mencionada Revista «Africa y América», al propio tiempo que tam-

bién suplica la reproducción de este aviso en su periódico con el fin de contribuir a la realización de esta doble original idea: la del anuncio que por sí solo se reproduce en todos los periódicos y la de la formación de la primera colección de la prensa mundial.

A ser posible, se interesa la reproducción de este anuncio dos veces, enviando cada vez el ejemplar en que se publique la citada Revista «Africa y América» por si uno de ellos sufriera extravío en la remesa.

Esperamos que ni uno solo de nuestros colegas desatenderá el presente ruego, por lo que de antemano se agradece su apoyo, que asegurará la realización de esta idea, y cuyo éxito será además elocuente prueba de confraternidad periodística mundial.

3.ª Copa Deutsch de la Meurthe 1935

En el circuito aéreo de Etampes (Francia) se ha disputado, el día 19 del actual, la tercera y última Copa Deutsch de la Meurthe, premio instituido por Mlle. Deutsch de la Meurthe, para aviones de turismo, por tres años consecutivos.

Se disputó por primera vez en el año 1933, siendo su ganador Detritz, que consiguió hacer el recorrido a una media de 322 kilómetros por hora.

En 1934, segundo año, fué su ganador Arnaud, quien hizo el recorrido de los dos mil kilómetros a una velocidad media de 389 kilómetros, sacando una media horaria superior a la del año anterior en 67 kilómetros.

1935, tercero y último, mejora el «record» del año anterior en 55 kilómetros, y el correspondiente a la primera prueba en 122. Es decir: que de 1933 a 1935 ha subido la velocidad media alcanzada en un circuito de 2.000 kilómetros, de 322 a 444 kilómetros por hora.

Este año la lucha queda entablada entre cinco ases de la categoría de Franco, Lacombe, Delmotte, Arnaud y Mouville. Tripulan aparatos Cuadron con motor Renault y tren de aterrizaje eclipse. Como lubricante emplean Castrol.

A las nueve de la mañana todos se encuentran preparados a tomar la salida y efectuar el recorrido de los dos mil kilómetros, veinte pasadas a un circuito de cien, cuyos extremos están señalados por dos grandes postes, sobre los que tienen que virar y aprovechar el recorte de las vueltas para ganar tiempo. La prueba total se divide en dos etapas de mil kilómetros, entre las cuales dejan un tiempo prudencial para el almuerzo.

El campo, provisto de altavoces, permite tener al corriente de cuantas observaciones van registrando las estaciones cronometradoras al muchísimo público que ha ido a presenciarlo, a pesar de lo desagradable del día.

Verificado el sorteo de aparatos, corresponde la salida en primer lugar a Franco, que despega inmediatamente, y debe seguirle Mouville, que encuentra algunas dificultades, y, como se retrasa demasiado, lo hace Lacombe, a quien también le cuesta un poco de trabajo despegar, pero lo consigue y rápidamente toma altura. Momento después sale Arnaud, y después lo hace Delmotte.

Entrando en funciones el «speaker», anuncia, a la terminación de la primera vuelta, que Lacombe acaba de batir el record de los 100 kilómetros al efectuar su primera pasada a 434,260 kilómetros por hora. En las segunda y tercera pasadas, Delmotte, que poseía el record anterior y que ya pertenecía a Lacombe, consigue recuperarlo, haciendo las dos a 447,780 y sacándole una ventaja de 13 kilómetros. Este último fuerza su aparato hasta tal punto, que consigue, en la vuelta quinta, una media de 448, y no contento con esto, en la sexta llega a alcanzar los 450.

El público está entusiasmado y la emoción es enorme. El «speaker» da la noticia fantástica de que Arnaud ha terminado su séptima vuelta y acaba de batir al record anterior por 19,400 kilómetros; es decir: que ha desarrollado una media de 469,400! El público le ovaciona largamente, y a poco llega la noticia, que causa gran expectación, de que Arnaud va a tomar tierra. El aparato ha debido ser muy forzado y no le funciona bien. Al poco rato comunican que lo ha hecho sin novedad, así como también Franco. Quedan, por tanto, Lacombe, Delmotte y Mouville. Poco antes de finalizar la primera etapa, Lacombe pierde velocidad y aprovecha Delmotte para pasarle. Termina este primer recorrido de 1.000 kilómetros con la cronometración siguiente:

- 1.º Delmotte, 2 h. 14' 31". Media, 446.
- 2.º Lacombe, 2 h. 15' 55".
- 3.º Mouville, 2 h. 40' 14".

SEGUNDA PARTE.—Terminado el descanso, salen para efectuar esta segunda parte del recorrido, otros mil kilómetros. Marcha en primer lugar Delmotte, y detrás Lacombe y Arnaud, que ha sustituido en su aparato a Mouville. Intentan pasar a Delmotte, pero, no sólo no lo consiguen, sino que tampoco le sacan nada de ventaja. Este hace todo el recorrido a una marcha regular y sostenida de unos 440 por hora, y termina la segunda jornada con la clasificación general siguiente:

- 1.º Delmotte, 2.000 kilómetros, 4 h. 30' 17". Media, 443,965.
- 2.º Lacombe, 2.000 kilómetros, 4 h. 42' 54". Media, 426,190.
- 3.º Arnaud, 2.000 kilómetros, 5 h. 4' 9". Media, 393,979.



Vehículos Automóviles KRUPP

La Empresa Krupp, que trae su origen de una pequeña fundición de acero fundada hace más de cien años, comprende hoy numerosas minas de mineral de hierro y de hulla, altos hornos y acerías, talleres de fundición, de forja y de laminación, fábricas de maquinaria y astilleros, dando ocupación en total a 100.000 hombres. Posee un capital de 600.000.000 (seiscientos millones) de pesetas. Debe su desarrollo y su fama mundial sobre todo a la fiel observación del principio de producir solamente lo más perfecto en todos los ramos de su fabricación.

El establecimiento principal de Essen comprende dos grupos principales: las «Acerías» y las «Fábricas de maquinaria». Fuera de una fábrica de locomotoras, de una fábrica de maquinaria agrícola, y de varios talleres para la construcción de material de ferrocarril, de excavadoras, etc., el grupo «Fábrica de maquinaria» abarca una **FABRICA DE VEHICULOS AUTOMOVILES**.

La construcción de vehículos automóviles la emprendió la casa Krupp en 1918, cuando, acabada la guerra mundial, tuvo que reorganizar sus talleres para la producción exclusiva de material para usos industriales. Durante decenios se habían ya fabricado anteriormente en las Acerías Krupp piezas sueltas para automóviles; el nuevo departamento contaba, pues, con la valiosa experiencia de dichos talleres. Gracias a su práctica más que centenaria en la fabricación de aceros finos y especiales, la Casa Krupp está en el caso de poder construir sus vehículos automóviles enteramente en sus propios talleres, pardiendo de las primeras materias hasta completar los últimos repasos. Sus grandes salas de montaje tienen instalaciones modernísimas para la fabricación en serie, así como para los ensayos necesarios.

La producción de la casa Krupp en el ramo del automóvil se extiende a camiones de todos los tamaños, autobuses, y toda clase de vehículos para servicios municipales. Los vehículos reciben a elección del comprador, motores de gasolina o motores Diesel de aceite pesado. La casa Krupp fué la primera en aplicar con éxito la refrigeración por aire a los motores para automóviles, y es la única en el mundo entero que construye motores Diesel refrige-

rados por aire. Estos motores, que van montados en los camiones de 2.800 a 3.000 kilos sobre chasis lanzados al mercado por Krupp, han demostrado perfectamente sus cualidades excelentes, tanto en servicio corriente en regiones tropicales como en extensos viajes de prueba hechos en invierno con un frío excesivo. Gracias a sus gastos reducidos de explotación y a su absoluta seguridad de funcionamiento, el autocamión Krupp con motor Diesel refrigerado por aire ha encontrado una aceptación sumamente favorable en todos los países del mundo. Los vehículos de mayor tonelaje están dotados de motores Diesel KRUPP-JUNKERS, fabricando la casa Krupp con la licencia correspondiente de la conocida fábrica JUNKERS un motor de gran potencia y perfectísimo funcionamiento.

Actualmente, el programa de fabricación de la Fábrica de vehículos automóviles Krupp comprende:

Camiones rápidos de 2 hasta 12 toneladas de carga útil.

Autobuses para 16 hasta 80 viajeros.

Semi-tractores para 4 hasta 10,5 toneladas de carga útil.

Vehículos especiales para servicios municipales de limpieza, bombas de incendios, auto-escaleras, etc.

La producción diaria es de 42 unidades.

La producción alemana.

La producción de las fábricas alemanas puede fijarse durante el año de 1934 en 130.000 coches, distribuidos en la forma siguiente:

Un 44,8 por 100 contruidos por Opel.

Un 23,7 por 100 contruidos por Auto Unión.

Un 8,1 por 100 contruidos por Mercedes.

Un 6,9 por 100 contruidos por Adler.

Un 6,1 por 100 contruidos por B. M. W.

Un 5,5 por 100 contruidos por Hannomag.

Un 1,3 por 100 contruidos por Rohr.

Un 3,6 por 100 contruidos por otras marcas.

MARCAS	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros. m. m.	Potencia fiscal C.V.	Potencia electiva C.V.	Núm. de cilindros	Dimensiones de los neumáticos.	Núm. de cambios	C. de depósitos		Velocidades	OBSERVACIONES
								G.	A.		
B. S. A. (4)...	X 24-0	52 x 70	1,40		1	26 x 3	3	7 lts.	1,7	75	Válvulas en Cta.
"	B 24-1	63 x 80	2,40		1	26 x 3	3	7 "	"	75	" laterales
"	B 24-2	" "	"		1	26 x 3	3	9 "	"	80	" en Cta.
"	B 24-3	66 x 88	"		1	26 x 3,25	4	9 "	"	115	" "
"	R 24-4	71 x 88	2,40		1	26 x 3,25	4	9 "	"	115	" "
"	R 24-5	" "	"		1	26 x 3,25	4	9 "	"	120	" "
"	R 24-6	" "	"		1	26 x 3 D	4	13,5	"	130	" "
"	W 24-7	85 x 88	4,00		1	" "	4	9 "	"	110	" laterales
"	W 24-8	" "	"		1	" "	4	9 "	"	125	" en Cta.
"	W 24-9	" "	"		1	" "	4	9 "	"	125	" "
"	W 24-10	" "	"		1	26 x 3 D	4	13,5	"	150	" "
"	J 24-11	63 x 80	4,00		2 v	" "	4	"	2,8	140	" "
"	M 24-12	85 x 105	5,05		1	" "	4	"	1,7	115	" laterales
"	M 24-13	" "	"		1	" "	4	"	"	140	" en Cta.
"	G 24-14	80 x 90	3,80		2 v	27 x 4	4	"	"	130	" laterales
Calthorpe	OXV 200 cc. ...	67 x 70	2,5		1	26 x 3	4	10		125	1 tiempos.
"	OHV 500 cc. ...	85,5 x 80	2,5		1	26 x 3,25	4	12,5		140	Cilín. inclin.
GILLET	Velo-M.-100 cc.	50 x 50	—	—	1	25 x 3,5	3 ó 3	—	—	40	Consumo 2,00 "
"	M.º lig.º 125 cc.	56 x 50	—	—	1	25 x 3	3	7	—	50	" 3,00 "
"	Hemme-175 cc.	65 x 50	—	—	1	"	"	5,5	—	70	" 2,00 "
"	Damme-175 cc.	" "	—	—	1	"	"	—	—	70	" 3,00 "
"	Tour du monde	70,5 x 70	—	—	1	26 x 3,25	"	—	—	95-100	" 3,5 a 4
"	S. Port 4 temp.	70 x 90	—	—	1	26 x 3,5	"	—	—	110	" 3 "
"	Competition 4 t	70 x 90	—	—	1	—	3 ó 4	—	—	145	" 3,5 "
"	75 x 90	75 x 90	—	—	1	—	"	—	—	145	" 3,5 "
"	Confort	" "	—	—	1	—	"	—	—	90-95	" 3,5 "
"	Touriste-500 cc.	84 x 90	—	—	1	—	3	—	—	100	" 4 "
"	Supersport	" "	—	—	1	—	"	—	—	125	" 4 "
"	Bol-D'or	" "	—	—	1	—	"	—	—	150	" 4 "
"	Competition	" "	—	—	1	—	3 ó 4	—	—	155	" 4 "
"	Touriste	84 x 100	—	—	1	—	3	—	—	105	" 4,5 "
"	Supersport	" "	—	—	1	—	"	—	—	125	" "
H. DAVIDSON	1200 cmc	80,97x101,6	—	—	2 v	Balón	3 ó 4	14,213	4,14	100	Sidecar m.º atras
"	750 "	80,85x 90,80	—	—	"	—	3	"	"	135	" "
"	500 "	78,50x101,6	—	—	1	—	3	"	"	115	" "
"	350 "	73,02x 82,55	—	—	1	—	3	11,237	3,076	95	" "
La Formidable.	F. N. 200 cc. 2 T	68 x 80	—	—	1	25 x 3	2 ó 3	11		75	Consumo 2,5 mcl.
"	F. N. 200 cc. ...	60,5 x 74	—	—	1	26 x 3,5	3	13	2	85	" 3 "
"	F. N. 500 S V.	67 x 85	—	—	1	26 x 3,5	3	15	2,5	110	" 3,5 "
"	F. N. 500 OHV.	67 x 85	—	—	1	67,5 x 100	3	15	2,5	140	" 4 V cb.
"	" 500 OHVS	69 x 80	—	—	1	67,5 x 100	4	17	2,5	160	" "
Motosacoche ...	425 - T lujo ...	42 x 84	5,15		1	27 x 4	3	18	2,00		Válvulas laterales
"	424 - G sport ...	" "	5,20		1	"	3	"	"		" en Cta.
Triumph (2) ..	505 - 4CºKL - T	" "	5,15		1	26 x 35	3	—	1,5		" laterales
"	506 - 4CºH-Sp. ..	" "	5,20		1	"	3	"	"		" "
"	720 - GT lujo ..	72 x 104	5,25		2 v	27 x 4	4	17	3		" "
"	250 - Especial ..	64 x 77	2,5	7	1	26 x 3,5	3	9	2,5		Cons.º 2,5 lts
"	XV/4 150 cc. 2 T	53 x 67	—		1	25 x 3	3	8,5			Mercla 1/2 A4/2g
"	XV5/4 150 cc. ...	56,8 x 50	—		1	25 x 3	3	8,5			V6l. cabeza.
"	XV 7/4 175 cc. ...	61,5 x 50	—		1	25 x 3	3	8			" "
"	2/4 250 cc.	63 x 80	—		1	26 x 3,25	3 ó 4	12			" "
"	3/4 250 cc.	70 x 80	—		1	26 x 3,25	3 ó 4	12			" cta. y later.
"	5/4 350 cc.	84 x 80	—		1	26 x 3,25	4	12			" "
"	B. 500 cc.	84 x 80	—		1	26 x 3,25	4	12			" "
"	5/3 550 cc.	" "	—		1	26 x 3,25	4	15			" "
"	2/3 250 cc.	63 x 80	—		1	26 x 3,25	4	12			" "
"	5/5 500 cc.	84 x 80	—		1	27 x 3,25	4	15			" "
"	3/5 350 cc.	70 x 80	—		1	26 x 3,25	4	12			" "
"	6/4 650 cc.	70 x 84	—		2	26 x 3,5	4	15		100	Vál. cabeza.

(1) Todos los modelos van equipados con alumbrado y bocina eléctricos, neumáticos Dunlop Fort, puños giratorios para los mandos de gas y encendido, sujetador en la palanca freno delantero y purificador de aire en el carburador en todos los modelos, a excepción de B. 34-3 R. 34-6 y W 34-10.

(2) Todos los modelos van equipados con neumáticos «Dunlop».

Características Mecánicas :: Automóviles de Turismo

MARCAS	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros m. m.	Potencia fiscal c. v.	Potencia efectiva c. v.	Nº de cilindros	Dimensiones de los neumáticos	Cilindrada c. c.	Distancia entre ejes m.	OBSERVACIONES
Adler	Trumpf.	71 x 85	8	32	4	4,75 x 17	1494	2,825	Propulsor delantero. 4 ruedas delanteras. Motor flotante. 7,5 litros por 100 kms.
"	Id. modificado.	74,25 x 85		38	4	4,75 x 17	1623	2,825	
Amilcar	5 CV.	59 x 80	7	21	4	110 x 40	877	2,15	
"	7-8 "	60 x 110	10	27	4	112 x 45	1240	2,675	
"	9-11 "	72 x 100	11	55	8	—	—	—	
Austin	7 "	54 x 70	7	12	4	4 x 10	750	2,057	
"	9 "	63,5 x 80	9	21	4	4,50 x 18	1125	2,30	
"	11 "	69,3 x 101,6	11	26	4	4,75 x 19	1335	2,60	
"	12 liger, mot. 12	61,25 x 84,63	12	26	6	4,75 x 19	1490	2,60	
"	" " 15	65,5 x 84,63	14	30	6	4,75 x 19	1711	2,60	
"	12 Sport	65,5 x 84,63	18	30	6	4,75 x 19	1711	2,60	
Autoplano	Standard	75 x 125	14	80	6	6 x 10	3474	2,80	Válv. al costado. Mayor compresión que el anterior.
"	Luxe	75 x 125	18	85	6	6,5 x 10	3474	2,90	
Buik	Serie 22-50.	74,61 x 107,95	25	83	8	600 x 17	3780	3,02	
"	" 33-60.	77,79 x 117,47	28	91	8	650 x 17	4470	3,22	
"	" 33-90.	84,14 x 127	32	105	8	700 x 17	5050	3,50	
Citroen	6-10 CV.	65 x 100	11	22	4	Super confort	1432	2,70	Válv. cabeza. Velocid. 110 x H. Tracción delant. Ruedas indeptes.
"	10-12 "	75 x 100	12	26	4	"	1707	2,70	
"	15-18 "	75 x 100	18	30	4	"	2050	2,915	
"	15-18 " lig.	75 x 100	18	50	6	"	2050	2,91	
"	7	75 x 80	10	35	4	"	1200	2,72	
Chevrolet	CA. (Maxter).	84,14 x 101,60	31	80	6	5,50 x 17	3200	2,72	
"	Standart.	84 x 80	10	8	6	5,25 x 17	—	2,70	
Chrysler	Seis.	82,5 x 114,3	22	83	6	5,50 x 17	3070	2,97	Rueda libre, fuerza flotante y ruedas indeptes.
"	Royal 8.	82,5 x 104,8	28	90	8	6 x 17	4420	3,05	
"	Imperial 8 F.	82,5 x 114,3	30	100	8	6,50 x 17	4800	3,20	
"	Plymouth 31 D.	79,4 x 104,8	20	70	6	5,25 x 11	3110	—	
"	" lujo.	79,4 x 104,8	20	—	—	5,25 x 17	3110	—	
Delage	D. 4.	77 x 78,5	11	45	4	5 x 17	—	2,80	
"	D. 6-11 normal	75 x 75,5	15	60	6	5,5 x 18	—	3,00	
"	" largo.	75 x 75,5	15	60	6	6 x 18	—	3,20	
"	" sport	75 x 75,5	15	60	6	5,5 x 18	—	3,00	
"	D. 8-15 normal	75 x 75,5	20	60	8	6,5 x 18	—	3,20	
"	" largo.	75 x 75,5	20	60	8	6,5 x 18	—	3,54	
"	D. 8 normal	77 x 100	20	120	8	7 x 18	4000	3,448	velocid. 100 k. h.
"	" corto.	77 x 100	20	120	8	7 x 18	4000	3,313	
"	" largo.	77 x 100	20	120	8	7 x 18	4000	3,04	
De Soto	Seis.	82 x 111	22	70	6	5,5 x 17	3500	—	
Dodge	Seis	79 x 111,1	21	75	6	6 x 16	3320	2,92	
D. K. W.	Reichsklasse.	76 x 76	7	20	2	4,50 x 17	6,84	2,000	Tracción delantera
"	Meisterklasse	76 x 76	7	20	2	4,50 x 17	6,84	2,000	
"	Schwabeklasse	88 x 100	10	20	4	5 x 17	9,85	2,850	
Fiat	500	65 x 75	8	20	4	4 x 17	905	2,25	
"	" sport.	65 x 75	8	20	4	4 x 17	905	2,25	
"	Ardita.	75 x 82	12	40	4	5,25 x 17	1044	2,70	
"	" largo.	75 x 92	12	40	4	5,50 x 17	1044	3,00	
"	" sport.	82 x 92	13	54	4	5,25 x 17	1044	2,70	Alta compresión.
"	" 2500	72 x 103	17	55	6	5,5 x 17	2510	3,17	
"	" sport.	72 x 103	17	60	6	5,5 x 17	2510	3,17	Alta compresión.
Ford	8 HP.	56,6 x 82,5	8	—	4	5,25 x 17	933	2,20	
"	50	66,4 x 100	17	50	4	5,25 x 18	3220	2,60	
"	V. 8 mod. 40.	77,7 x 95	25	82	6	5,50 x 17	3020	2,85	
GRAHAM	Std. Six.	82 x 114	22	80	6	5,5 x 17	3070	4,70	
"	Std. Eight.	79 x 102	20	95	6	6 x 17	4020	4,85	
"	Cust. Eight.	79 x 102	20	95	6	6 x 17	4020	4,85	
Hispano Suiza.	60 R. L.	85 x 100	21	70/75	6	100 x 40	3404	3,173	
"	60 R. L. A.	85 x 100	21	70/75	6	100 x 40	3404	3,570	
"	40	85 x 110	22	75/80	6	30 x 6,50	3750	3,570	
"	64	90 x 120	26	80	6	30 x 6,50	4360	3,465	
"	56 bis.	110 x 140	30	127	6	30 x 6,75	5000	3,800	
Hudson	110	75 x 112	23	100	2	6,25 x 16	4158	2,90	
"	123	70 x 112	23	113	6	7 x 16	4158	2,67	
MERC.-BENZ.	130	70 x 85	10	20	4	4,75 x 17	1300	2,500	Mayor compresión que el anterior.
"	170	85 x 85	14	32	6	5,25 x 17	1602	2,000	
"	200	70 x 85	15	40	6	5,50 x 17	1640	2,700	
"	280	75 x 100	20	—	6	6,50 x 17	2347	2,800	

MARCAS	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros m. m.	Potencia fiscal c. v.	Potencia eléctrica C.V.	Núm. de cilindros.	Dimensio- nes de los neumáticos	Cilindra- da c. c.	Distancia entre ejes m.	OBSERVACIONES
MERC.-BENZ.	370	82,5 x 115	23	75	6	6 x 20	3663	3,200	
"	500	82,5 x 115	23	100	8	6,50 x 20	4884	3,677	
C. Compresor..	500	82 x 100	30	100	8	6,50 x 17	4883	3,200	
"	770	95 x 125	40	200	8	7 x 20	7603	3,750	
"	S. S.	100 x 150	34	200	8	7 x 20	7020	3,400	
Morris	Minrs.	57 x 83	7	10	4	4 x 18	847	2,00	
"	Tens.	63,5x102	10	4	4	4,5 x 18	1282	2,44	
"	"	57 x 90	12	4	4	4,5 x 18	1378	2,50	
"	Cowley.	60,5x102	11	34	4	5 x 18	1550	2,50	
"	Major.	63,5x102	15	40	8	5 x 18	1838	2,60	
"	Oxford.	65,5x102	15	45	8	5,25 x 18	1938	2,90	
"	Mod. 25.	82 x 110	31	60	8	6 x 18	3485	3,05	
Nacional Sitges		64 x 90	8	30	4	140 x 40	—	2,70	
Oldsmobile		84,1x104,7	23	84	6	5,5 x 17	—	—	
Opel	Serie 1 - 2.	65 x 90	9	23	4	4,75 x 17	—	2,45	
"	" corto.	65 x 90	9	23	4	4,50 x 17	—	2,20	
"	" 1 - 8.	65 x 90	14	33	6	5 x 17	—	2,54	
Packard	8 - 1100	81 x 127	31	120	8	7 x 17	5240	3,25	
"	8 - 1111	81 x 127	31	120	8	7 x 17	5240	3,40	
"	8 - 1102	81 x 127	31	120	8	7 x 17	5240	3,50	
"	Super 8 - 1103	89 x 127	35	145	8	7 x 17	6390	3,43	
"	Super 1104	89 x 127	35	145	8	7 x 17	6390	3,60	
"	Super 1105	89 x 127	35	145	8	7 x 17	6390	3,73	
"	12 - 1107	87 x 102	45	160	12	7,5 x 17	7300	3,00	
"	12 - 1108	87 x 102	45	160	12	7,5 x 17	7300	3,73	
Panhard	6 CS-RL	73 x 103	14	—	6	6 x 17	2516	3,17	
"	6 CS-RL 2	73 x 103	14	—	6	6 x 17	2516	2,80	
"	6 DS-RL	89 x 100	23	—	6	6,5 x 17	4000	3,34	
"	6 DS-RL 2	89 x 100	23	—	6	6,5 x 17	4000	2,95	
"	6 DS-RL espec.	92 x 120	27	—	6	6,5 x 17	4770	3,34	
"	6 DS-RL	85 x 112	20	—	8	7 x 18	5000	3,05	
Pugeot	301	72 x 90	11	34	4	40x150	1485	2,70	
"	301	63 x 80	9	—	4	40x150	—	2,47	
"	601	72 x 88	—	60	—	160 x 40	2150	—	
Renault	Monaquatre.	70 x 95	11	—	4	—	1633	—	
"	Primaquatre.	75 x 120	13	—	4	—	2120	—	
"	Vivaquatre.	75 x 120	13	—	4	—	2120	—	
"	Prima stella.	75 x 120	20	—	6	—	3000	—	
"	Viva stella.	75 x 120	20	—	6	—	3000	—	
"	Vivasport.	80 x 120	22	—	6	—	4800	—	
"	Nervasport.	80 x 120	20	—	8	—	3600	—	
"	Nervastella.	80 x 120	20	—	8	—	4800	—	
Singer	Nine.	60 x 90	8	20,5	4	4,5 x 18	972	—	
"	Twelve.	60,5 x 95	10	32	4	4,75 x 18	1440	2,746	
"	Fourteen.	60 x 95	12	37,25	6	5 x 18	1611	2,75	
"	1½ litro.	50 x 91	13	46	6	5,25 x 18	1493	2,83	
"	2 litros.	65 x 100	15	40	6	5,25 x 18	1991	3,07	
"	Silent Six.	60,5 x 95	16	49	8	5,5 x 18	2100	3,07	
SKODA	Popular.	65 x 75	8	23	4	120 x 40	995	—	
Standard	Nine.	60,3 x 92	9	—	4	4,5 x 18	1053	—	
"	Ten.	63,5 x 100	10	—	4	4,5 x 18	1343	—	
"	Twelve - 4.	60,5 x 100	11	—	4	4,75 x 18	1606	—	
"	Twelve - 8.	60,3 x 87,3	13	—	6	4,75 x 18	1407	—	
"	Sixteen.	65,5 x 100	16	—	6	5,25 x 18	2143	—	
"	Twenty.	73 x 100	18	—	6	5,5 x 18	2063	—	
Studebaker	Dictator Six.	82 x 105	21	88	8	5,5 x 17	3770	2,87	
"	Conir - 4.	72 x 85,8	25	102	8	6 x 17	2870	3,02	
"	Pres - 4.	78 x 100	27	110	8	6,5 x 17	4110	3,13	
Triumph Gloria	Normal.	65 x 90	9	—	4	5 x 17	1232	2,75	
"	Vitesse.	65 x 90	9	—	4	5 x 17	1232	2,75	
"	Normal.	65 x 100	15	—	6	5,25 x 17	1991	—	
"	Vitesse.	65 x 100	15	—	6	5,25 x 17	1991	—	
Vauxhall	ASX	61 x 100	14	42	6	5,25 x 17	1781	2,57	
"	BX	84 x 95	20	55	8	5,50 x 17	3180	2,77	
Wolseley	«Ocho»	60 x 90	8	—	4	4,5 x 18	1016	2,20	
"	Hornet.	57 x 83	11	—	6	4,75 x 18	1271	2,41	
"	15 HP.	65 x 101	15	—	6	5,25 x 18	2025	2,70	
"	County.	75 x 101	18	—	6	5,5 x 18	2677	2,97	

Embrague auto-
mático. Veloci-
dades sincroniza-
das. Rueda libre.
5 neumáticos.

Ruedas indepen-
dientes.

5 ruedas } Motor
" sin
" válvul
" }
" } Rueda
6 ruedas } libre

4-5 plazas.
4-5 plazas.
5-7 plazas.
4-5 plazas.
5-7 plazas.
5 plazas.
5-7 plazas.

Peso 740 kgs.

Dos carburadores.
Dos carburadores.

Sí; muy bueno..... pero

FEDERAL

le ofrece hoy un camión mejor.

Distribuidor exclusivo para España:

Importadora de Camiones Automóviles L^{da}

Lersundi, 11 - Tel. 11282

B I L B A O

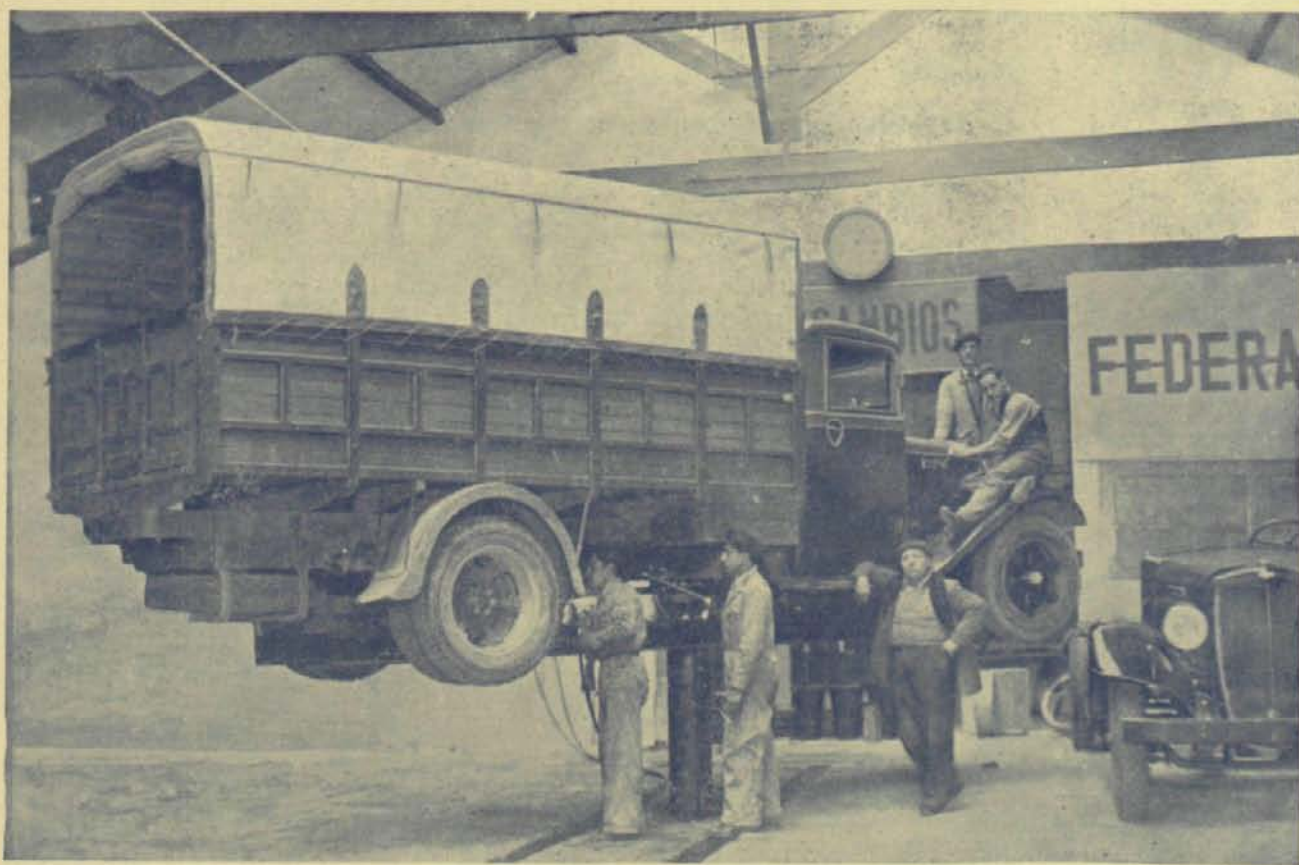
CONCESIONARIOS:

CENTRO DE ESPAÑA, EXTREMADURA	Automóviles Industriales «FERNANDEZ».	Paseo de las Acacias, 6. MADRID.
NAVARRA	SILVIO ASTIZ.	Plaza Circular, 3. PAMPLONA.
GUIPUZCOA	IGNACIO ARREGUI.	Miracruz, 2. SAN SEBASTIAN.
VALLADOLID Y PALENCIA	HELIODORO CARRION.	Mantilla C. VALLADOLID.
SANTANDER	MANUEL CASTELLANOS.	Paseo Pereda, 21. SANTANDER.
BURGOS	MATEO CUADRADO.	Sanz Pastor, 20. BURGOS.
LOGRONO	CESAREO BOBEDA.	Calle San Antón, C. LOGRONO.
ARAGON	FUMANAL GARCIA Y COMPANIA.	Gran Vía, 4. ZARAGOZA.
MALAGA	SERGIO YESTE MUÑOZ.	Alameda Pablo Iglesias, 17. MALAGA.
GALICIA	IGLESIAS PAMPIN.	Cantón Pequeño, 28. LA CORUNA.
CATALUNA Y BARCELONA	HIJO DE GUILLERMO LEOPOL.	Cortes, 642. BARCELONA.
VALENCIA	RODRIGUEZ, MASCARELL, MOLINA.	Avenida Catorcé de Abril, 15. VALENCIA.
MURCIA	ADRIAN VIUDES GUIRAO.	Floridablanca, 75. MURCIA.
ASTURIAS	JOSE RODRIGUEZ PENAGOS.	Victor Sáenz, 6. OVIEDO.
GRANADA, CORDOBA, ALMERIA Y JAEN	AVILA Y MARTINEZ DE LARRAD.	Gran Capitán, 20. GRANADA.
SALAMANCA	DIEGO ORTIZ SANCHEZ.	Paseo de Canalejas, 76. SALAMANCA.
SEVILLA	SRES. HIJOS DE MIGUEL F. PALACIOS.	San Jacinto, 102. SEVILLA.
SEGOVIA	AUTO INDUSTRIAS.	Azoguejo, 9. SEGOVIA.

Por
pesetas **13.500**

ADQUIERE USTED UN CAMION

FEDERAL



CON LA ATENCION DE LA
Estación de Engrase
CUYOS SERVICIOS SON GRATIS

Concesionario exclusivo Centro de España:

Automóviles Industriales
FERNANDEZ

Oficinas y Depósito:

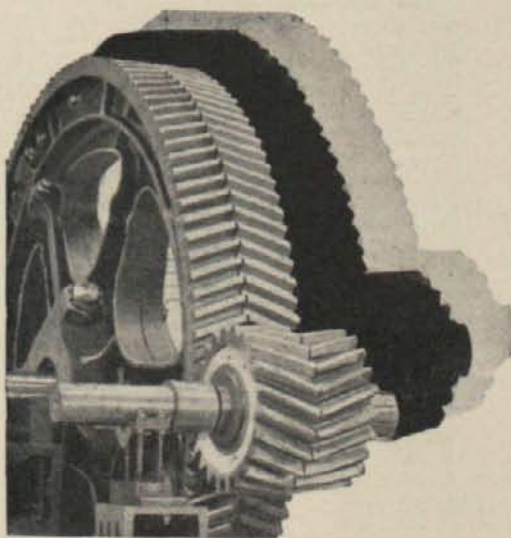
Paseo de las Acacias, 6 - Madrid - Teléfono 71754

Características Mecánicas :: Automóviles Industriales

MARCAS	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros. m. m.	Potencia C. V.	Potencia electiva C. V.	Núm. de cilindros	Dimensiones de los neumáticos	Distancia entre ejes	Carga útil.	OBSERVACIONES
Aclo (a. p.)	Mercury.	108 x 146	24	70	4	34x7	4,26	5000	Estos mismos tipos se sirven con motores de gasolina y con dirección adelantada o normal. Pasajeros.
"	Monarch.	108 x 146	24	70	4	36x8	4,27	6000	
"	Mammoth.	115 x 142	38	130	6	40x8	5,05	7-8000	
"	Id. reforzado.	115 x 142	38	130	6	42x9	5,18	8-9000	
"	Regal.	120 x 146	27	85	4	9x20	3,79	25-32	
"	Ranger.	115 x 142	38	130	6	9x20	3,79	35	" "
"	Regent (2 pis.)	115 x 142	38	130	6	38x9	5,05	54	
Austin	Cata reparto.	80 x 76	7	21	4	20x2,5	1,00	300	
"	H. P.	63,5 x 89	9	24	4	4,50x18	—	500	
Bedford	Furgoneta AS	61 x 100	14	42	6	5,25x17	2,57	1000	
"	W. L. G. 157	84 x 95	20	55	6	32 x 6	4,00	2750	Estos modelos vienen también con chasis l. y nivel r.
Blitz	Mucha densidad	78,38x117,48	21	64	6	32x8,5	4,05	3000	
"	Mucho volumen	78,38x117,48	21	64	6	—	4,05	2-3,5	
Citroën	500 kgs.	75 x 100	10	32	4	Confort.	2,70	500	
"	800 "	75 x 100	12	36	4	—	3,00	800	
"	1.200 "	75 x 100	12	36	4	—	3,15	1200	Estos modelos vienen también con chasis l. y nivel r.
"	20 "	75 x 100	13	56	6	—	3,33	3200	
"	45 "	84 x 110	25	80	6	—	3,60	4500	
"	tractor 5 1/2	75 x 100	15	56	6	—	2,84	5500	
Chevrolet ...	P. 1036	84,14x101,6	21	60	6	32,65x32,6	3,33	3500	
Dodge	Seis.	79,4 x 111,1	23	75	6	8x18	2,82	—	Curvado Omnibus.
"	H. - 43	82,5 x 111,1	25	77	6	7x20	3,45	—	
"	H. - 44	82,5 x 111,1	25	77	6	7x20	4,10	—	
"	H. - 30	79,4 x 111,1	23	62	6	6x20-6x32	3,33	—	
"	H. - 31	79,4 x 111,1	23	62	6	6x20-6x32	3,90	—	
Fargo	HF. - 30	79,4 x 104,77	23,44	60	6	6x20x32,6	3,33	—	Curvado especial Omnibus
"	HF. - 31	—	—	—	—	—	3,90	—	
FEDERAL	15 X	85,7 x 107,0	22	56	6	34x 7	4,11	3000	
"	15 A.	85,7 x 107,0	22	56	6	34x 7,50	4,42	3500	
"	15 A. B.	85,7 x 107,0	22	56	6	34x 7,50	4,75	3500	
"	20 A.	92 x 107,0	24	67	6	34x 7	4,75	4500	Con remolque 1.500
"	23 A.	92,25x107,0	20	73	6	30x 8,25	5,11	5500	
"	25 A. B.	92,25x107,0	26	73	6	30x 8,25	5,41	5500	
"	A 7	95,25x120,6	27	73	6	900x20	5,33	6500	
"	A 8	104,8 x 120,6	30	85	6	975x20	5,33	8500	
Fiat	821 N	106 x 123	21	55	4	32x6	3,950	2500	" " 1.000
"	822 N	106 x 123	24	58	4	30x8	4	4000	
"	824 N	106 x 123	30	60	6	42x9	4,050	6000	
"	835 R. N. C.	106 x 123	30	60	6	8,25x22	4	"	
"	835 R. N.	106 x 123	30	60	6	9,00x20	4,700	"	
"	835 R. N. L.	106 x 123	30	60	6	30x8	5,130	"	Chasis rebajado
"	835 R. N. L. P.	115 x 100	40	110	6	9,75x20	5,770	"	
Ford	C. mión.	90,42x108	17	52	4	6x32	4,00	—	
Hansa Lloyd	Bremen.	85 x 122	10	50	4	4,00x20	3,70	2000	" " 1.500
"	a pesado	85 x 122	25	75	6	7,00x20	4,10	3000	
"	Merhnr.	100 x 120	30	75	6	6,25x6	4,90	—	
"						8,00x20	4,40	5000	
"						6,34x7,5	5,30	—	
H. Suiza ...	2 T.-4.	85 x 120	17	35	4	270/20	3,800	2000	" " 1.500
"	2 T.-4 M. C.	85 x 120	17	35	4	30x8	3,200	2000	
"	2 T.-4 M. A.	85 x 120	17	35	4	32x8	4,000	2000	
"	3 T.-6.	85 x 100	21	70/75	6	270/20	4,250	2000/2500	
"	30/40 C. V.	100 x 120	22	41	4	30x8	4,150	3500	
"	40/50 C. V.	110 x 120	27	50	4	30x8	4,150	4000	" " 1.500
"	50/60 C.	110 x 120	27	72	4	30x7	4,200	5000	
"	50/60 C.	110 x 120	27	72	4	30x8	4,000	5000	
"	100 C. V. bis.	110 x 140	30	127	6	32x8	5,400	6000	
"	Diesel								
"	3 T.	105 x 140	22	48	4	30x5	4,150	3500	" " 1.500
"	5 T.	110 x 150	37	86	6	30x5	4,000	5000	
"	6 T.	110 x 150	37	86	6	30x5	5,400	6000	

MARCAS	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros m. m.		Potencia fiscal C. V.	Potencia efectiva C. V.	Núm. de cilindros	Dimensiones de los neumáticos	Distancia entre ejes.	Carga útil	OBSERVACIONES
Indiana	17 A.	111,4x120,0	22	75	0	32x6				Precio 39.670 ptas.
"	14 B.	95,2x107,0	25	73	0	34x7				" 24.800 "
"	85	85,7x107,0	22	65	0	32x6				" 19.800 "
"	85 D R.	95,2x107,0	25	73	0	34x7				" 24.800 "
Krupp Dies.	Aero 1.	—	16	50	4/4	6,5 x20	3,0	2200		4 cilindros, 4 émbolos. Refrigeración por aire.
"	Aero 2.	—	16	50	4/4	6,5 x20	4	2200		
"	Aero 3.	—	16	50	4/4	6,5 x20	3,6	2300		
"	Aero 4.	—	16	50	4/4	6,5 x20	4	2300		
"	Expeditor.	—	18	60	4/2	7,25x20	4	4000		
"	Transport.	—	18	60	4/2	7,25x20	4,3	4000		Licencia Junkers. Motores a dos tiempos. Remolque. Dos émbolos por cilindro.
"	Diesselbus.	—	18	60	4/2	8x20	4,8	4300		
"	Monitor.	—	27	90	0/2	7,5 x20	4,35	4500		
"	Tractor.	—	27	90	0/2	7,5 x20	3,4	10500		
"	Express.	—	27	90	0/2	7,5 x20	4,05	4800		
"	Rápido.	—	27	90	0/2	9x20	5,00	6000		
"	Gigante.	—	36	120	0/4	10,5 x20	5,2	8000		
"	Superdiessel.	—	36	120	0/4	12x20	5,2	10000		
LATIL	Gasolina									
"	M1B	75 x120	14	42	4	20x5	3,25	1700		
"	M1B1	75 x120	14	42	4	20x5	3,41	2500		
"	GPB3	100 x130	20	60	4	22x6	3,08	3300		
"	GPB3 largo	100 x130	20	60	4	24x7	4,25	4500		
"	GPB3 corto	100 x130	20	60	4	24x7	3,41	4500		
"	FAB3 corto	110 x100	26	66	4	20x5	4,71	5000		
"	FAB3 largo	110 x100	26	66	4	20x5	5,51	5000		
"	FB0	110 x100	26	66	4	42x0	4,10	8000		
"	V3AB3	100 x115	38	110	8	220x20	5,51	10000		
"	V3Y10	100 x115	38	110	8	12,50-20	5,23	12000		
LATIL	FB6 semiremol	110 x100	26	66	4	42x0	3,10-10	12000		
"	V3B0	100 x115	38	110	8	40x10	5,14	9500		
"	SPB3T remolq.	105 x100	20	64	4	22x6	2,00-12	10000		
"	GPB3T "	100 x130	25	66	4	30x5		7000		
"	KTL tractor	80 x130	18	60	4	34x5	2,20	10000		
"	TAR5 "	110 x100	26	66	4	Macizos	3,00	25000		
"	Acetate pesado									
"	H1AB3	100 x152	25	60	4	20x5	5,51	5000		
"	H1B0	100 x152	26	60	4	42x0	5,14	8000		
"	H2B0	100 x152	27	60	6	40x10	5,14	9500		
"	H3Y10	100 x152	27	60	6	12,50-20	5,23	10000		
"	H1B0 semiremol	100 x152	25	60	4	42x0	3,10-10	8000		
"	H2B0R "	100 x152	27	60	6	42x0	5,51	15000		
"	Gas y Metano									
"	PB3	100 x130	20	60	4	34x7	4,25	4000		
"	B6	105 x100	25	64	4	40x5	4,10	7000		
M. BENZ.	L. O. 2.000	100 x120	20	120	4	6x20	3000	2500 R		
"	C. O. M. 50	110 x130	22	55	4	7x20	4250	3000 R		
"	L. O. 2.750	110 x130	22	65	6	8x20	5000	4000 R		
"	L. O. 3.500	115 x105	40	65	6	40x8 1/2	5100	6/7 T		
Morris - comercial ...		82 x110	21	65	6	32x6	3,40	1500		
"		—	—	—	—	32x6	3,40	2500		
"		—	—	—	—	32x6 reforz.	4,10	3500		
NacI Sitges	Camit. ligera.	64 x 96	8	36	4	14 x 45	D. eje	500		5 neumáticos.
Panhard	Zuroc.	80 x103	12		4	19x50	3,72	3300 T		Camiones.
"	Zudil.	85 x140	12		4	19x50	3,72	4000 T		—
"	Zubol.	85 x140	12		4	6x24	3,72	5000 T		—
Panhard	Zajyo.	105 x140	19		4	22x7	4,10	8500		—
"	Zufem.	120 x140	24		4	40x8	4,10	8000		—
"	Zudim.	120 x140	26		6	11,25x24	4,10	10000		—
"	aceite Wykup.	105 x140	24		4	34x7	5,00	5000		—
"	Wycon.	110 x140	24		6	40x8	4,10	8000		—
Panhard ace.	Wydim.	110 x140	24		6	11,25x24	4,10	10000		—
"	gasóge Zaref.	85 x140	8		4	34x7	3,72	4500		—
"	no. Zufop.	105 x140	12		4	40x8	4,10	8000		—

Talleres Electromecánicos de Precisión



CONSTRUCCION Y REPARACION DE TODA
CLASE DE MAQUINARIA

ESPECIALIDAD EN TRABAJOS EN SERIE

Dirección Técnica de

D. Mariano Saavedra

Maestro de Fábrica, Maquinista Electricista de
Artillería, ex jefe de Experiencias Industriales de
Aranjuez

TALLERES, OFICINAS Y DIRECCION:

Doctor Fourquet, 3 - MADRID
Teléfono 75923

LA ANONIMA DE ACCIDENTES

SUCURSAL DE MADRID:

AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

TELEFONOS NUMS. 10322 Y 20149

SEGUROS DE AUTOMOVILES EN TÔDAS SUS COMBINACIONES, INDIVI-
DUALES Y LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

MARCA	MODELO	Diámetro y carrera de los cilindros. m. m.		Potencia fiscal C. V.	Potencia efectiva C. V.	Núm. de cilindros	Dimensiones de los neumáticos	Distancia entre ejes	Carga útil.	OBSERVACIONES
Peugeot	201 - B. R.	63	x 90	9		4	12x45 d.	2,53	400	Consu. 12 lts. veld. 70/H
"	201 - S. R.	63	x 90	9		4	13x45 t.	2,90	750	P. 6000 y Furgoneta 7400
"	301 - M. R.	72	x 90	11		4	14x45	3,235	1000	" chasis desnudo 6175
Renault	Y. N. C.	70	x 85	11		4	12x45	—	450	" " " 7000
"	Y. P. C.	70	x 85	11 am.		4	14x45	—	750	" " " 4 8150
"	R. Z. C.	75	x120	13 am.		4	14x45	—	750	" " " 10000
"	O. S. C.	75	x120	13		4	10x50	—	1200	" " C. 11800 l. 12450
"	Z. J. C.	75	x120	13		4	10x50 g.	—	2000	" " 15400 l. 16350
"	Z. Y. C.	100	x120	20		4	10x50 g.	—	3500	" " 33825 l. 34800
"	Y. F. C.	100	x120	20		6	32x6	—	3500	" " 42000 l. 43000
"	T. I. C.	120	x120	25		6	250x23 g.	—	5500	" " 50250 l. 51000
"	U. D. C.	120	x120	25		6	250x23 g.	—	7500	" " 84000
"	U. D. C.	110	x140	35		4	250x23	—	7500	" " 70000
"	VT 6 C = 6 R	110	x140	35		4	10,5x22	—	1200	" " 19000
"	ZF 6 C = 6 R	110	x140	35		4	11,35x24	—	1500	" " 45000
"	Y. G. C.	100	x120	20		4	10x50	—	6000	Pr. chasis
"	T. T. C.	110	x140	35		4	370x23	—	1500	" " "
"	O. S. C.	75	x120	13		6	10x50	—	15 pl	" " 17250
"	Z. Y. A. C.	100	x120	20		4	10x50	—	23 "	" " 20150
"	Z. F. A. C.	100	x120	20		4	210x20	—	27 "	" " 32350
"	T. I. A. C.	110	x140	35		4	270x23	—	33 "	" " 60500
"	Z. Y. D. C.	90	x150	21		4	10x50	—	2500	" " 18400 l. 19000
"	Y. F. D. C.	60	x150	21		4	32x6,30	—	1500	" " 23000 l. 24200
"	T. I. 4 D. C.	115	x170	28		4	250x23	—	5500	" " 45000 n. 46000
"	T. I. 4 D. C.	125	x170	31		4	250x23	—	5000	" " "
"	U. D. 4 D. C.	115	x170	28		4	250x23 d.	—	7500	" " 54950 56100
"	U. D. 4 D. C.	125	x170	31		4	11,35x24 t.	—	"	" " "
"	U. D. 6 D. C.	113	x170	42		3	250x23	—	7500	Chasis corto 63500 n. 64850
"	U. D. 6 D. C.	125	x170	46		6	—	—	—	" " " n. "
"	V. T. 6 D. C.	125	x170	46		6	10,5x22	—	12000	" " 77250
"	Z. F. 6 D. C.	125	x170	46		6	11,35x24	—	15000	" " 82050
"	tractor Y. O. D. C.	90	x150	21		4	10x50	—	6000	Remolque 800 P. 20000
"	T. T. 6 D. C.	125	x170	46		6	270x23	—	15000	" 20000 P. 50100
"	T. I. 6 D. C.	115	x170	42		6	270x23	—	23 pl	Autocam. M. Diesel P. 78750
Reo	1 B. - bis.	70	x125	21	74	6	32x8	4,17	3000	—
"	2 D. - bis.	81	x127	23	86	6	34x7	4,21	4000	—
"	2 J. - bis.	81	x127	23	86	6	34x7	4,21	4500	—
"	3 K. - bis.	80	x127	23	82	6	30x8	4,70	5000	—
"	4 J. - bis.	80	x127	23	102	8	30x9	4,32	6000	—
Saurer	2 B. O. D.	110	x150	25	70	4	34x7"	4,250	3000	—
"	3 B. L. D.	110	x150	27	85	6	30x8"	4,400	4000	—
"	4 B. L. D.	110	x150	27	85	6	40x8"	5000	5000	—
"	6 B. L. D.	110	x150	27	85	6	42x9"	4300	7000	—
"	6 B. U. D.	120	x170	45	120	6	44x10"	5000	8000	—
"	3 B. L. D. - P. L.	110	x150	27	85	6	40x9,00"	5000	30/35 plazas	—
"	4 B. U. D. - P. L.	120	x170	45	120	6	38x9,75"	5000	40/45	—
Stewart	2 Toneladas.	82,8	x114,3	23	85	6	32x6	3,43	3000	—
"	5 idem, 64 E.	85,3	x114,3	23	80	6	7x20	5,50	5000	—
White	702	84,1	x117,5	23	80	6	20x7,5	—	—	Precio 24.500 ptas.
Volvo	L. V. - 60	83,0	x110	24	80	6	34x7	2,40	3750	Todos los modelos con válvulas en cabeza.
"	L. V. - 60	83,0	x110	24	80	6	34x7	3,80	4000	—
"	L. V. - 70	85,0	x110	24	80	6	34x7	4,10	4000	—
"	L. V. - 70 B	83,0	x110	24	80	6	34x7	4,60	—	Omnibus.
"	L. V. - 60	83,0	x110	24	80	6	34x7	3,80	—	Motor de aceite pesado, tipo
"	L. V. - 67	83,0	x110	24	80	6	34x7	4,10	5000	baja compresión (6:1)
"	L. V. - 68 I. F.	83,0	x110	24	80	6	34x7	4,30	8000	3 ejes, 10 ruedas.
Vomag	5 N L	120	x180	34	85	4	36x8,5	4,80	—	—
"	a pesado	110	x180	38	100	6	36x8,5	4,80	6000	—
"	5 Cx 50	120	x180	34	85	4	40x8,5	5,00	—	—
"	3 ejes	120	x180	51 H	140	6	13.50x20	4,30	7000	—
								5,20	10000	—

GILLET
HERSTAL

LA MOTO DE CALIDAD

VILLANUEVA, 19
MADRID

EQUIPE SU COCHE CON UN



VIA LAYETANA, 38, BARCELONA

..... imprescindible en caso de avería.

CABLES de ACERO

DE CALIDAD

para

Automovilismo-Aviación
y Marina

Accesorios para Cables

Chapas Perforadas

para toda

clase de aplicaciones

EXTINTORES DE INCENDIOS

TELEGRAMAS | METEAR
TELEFONEMAS

TELÉFONO | OFICINAS N.º 32735
ALMACÉN N.º 43673



Tubos, chapas, rollos, hilo, perfiles, discos, barras,
molduras y pletinas en cobre, latón, alpaca, alumi-
nio y sus aleaciones y cuproníquel :: Tubos
chapeados de latón :: Tubos de acero unido
Soldadura de latón

Oficinas y Almacén: BELÉN, 4, 6 y 8

M A D R I D

APARTADO N.º 4046

BANCO URQUIJO

MADRID - ALCALA, 49

Dirección telegráfica y telefónica: **URQUIJO** - Apartado de Correos número 49 - Teléfono 26555

Agencias en Sevilla, Granada, Puente de Vallecas y Alcalá de Henares

CAPITAL: 100.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones bancarias, y especialmente se ocupa de la compra y venta de valores en las Bolsas de España y del Extranjero

DEPARTAMENTO DE CAJAS DE ALQUILER



LA JUNTA PARA CULATA CASAS TRIPLE TORO

MADRID
Claudio Coello, 6

BILBAO
Henao, 21

SEVILLA
Populo, 18



Estación Oficial de Servicio Willard y Bedford

INDUCIDOS
DINAMOS
MOTORES
RADIO
EN
GENERAL

TALLERES AUTO-RADIO

Núñez de Balboa, 13 - MADRID - Teléf. 6155t

ESPECIALIZADOS EN EL MONTAJE Y REPARACIÓN DE
APARATOS DE RADIO PARA AUTOMÓVIL

**le informará AUTODATOS de las características
que debe reunir el coche que usted necesita.**

ESTADO DE LA VENTA EN ESPAÑA de vehículos a motor en el mes de Marzo de 1935

[illegible]

**No estará su coche completo si no
va equipado con radio y bocinas**

ZENKER

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Pruebe un camión de aceite pesado

MERCEDES-BENZ

**P.º de las Acacias, 6
MADRID**

© Biblioteca Nacional de España



La
cinta
mecanográfica
que
produce
copias
de
máxima
nitidez
y
un
rendimiento
extraordinario.

Viuda de CÉSAR GIORGETA
Avenida Giorgeta, 32 - VALENCIA



Oficina Automovilista

Tramitación de todo asunto relacionado con el automovilismo.

Matrículas.

Transferencias.

Duplicado por extravíos.

Carnets de conductor.

Permisos internacionales.

Paño de automóviles por frontera.

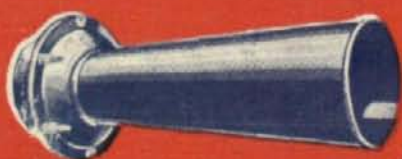
Tramitación de licencias para Servicio público.

Altas y bajas, Patente nacional, Seguros, etc.

Montera, 47 - Teléfono 12211 - Madrid

SPARTON

Bocinas



No
estará
su coche
completo
si no va equi-
pado con bocinas

SPARTON



ZENKER

DISTRIBUIDOR EXCLU-
SIVO PARA ESPAÑA

MARIANA PINEDA, 5
APARTADO 325 - MADRID
Lauria, 86 y 88, BARCELONA

ELECTRICIDAD