AÑO I MADRID, MARZO DE 1925 NÚM. 3

Madrid Automóvil

REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - 1º.

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

# EXPOSICIONES DE AUTOMOVILES

La exposición que, como anunciábamos en nuestro número anterior, proyectaban celebrar en Barcelona este año, los elementos de la Confederación de Cámaras Sindicales del Automovilismo, ha sido oficialmente autorizada por Real orden del Ministerio del Trabajo con fecha 11 del pasado, cuya R. O. como también el Reglamento por que dicho Salón ha de regirse, lo publica la *Gaceta de Madrid*, con fecha 25 del mismo mes de febrero. La fecha de celebración, como ya el Comité había anunciado en Reglamento repartido con anterioridad a la aprobación del mismo por la Comisión Permanente de Automovilismo, será del 16 al 26 de Mayo del corriente año y el local destinado al efecto es el hermoso Palacio de Montjuich

En otro lugar de este número, verá el lector, las secciones de que consta esta Exposición, como también las personas que forman el Comité organizador.

Conocemos, de sobra, el proceso seguido hasta conseguir los elementos catalanes ver autorizado su IV Salón, viendo que han reconocido la autoridad del Ministerio del Trabajo, el que, asesorado por la Comisión Permanente de Automovilismo, dictamina, una vez informada la instancia de solicitud, por los vocales que la componen, la forma de concederse o no la autorización pedida, al contrario de lo que venía ocurriendo arbitrariamente, adjudicándose una entidad extranjera, el Bureau Permannte Intenational, la exclusividad en la concesión de estas manifestaciones automovilistas, y conocedores, como decimos de la forma y causas *imprevistas* que han ocurrido, hemos de manifestar haber visto con agrado la aptitud adoptada por la Cámara Oficial, Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, en el seno de la Comisión Permanente, no poniendo dificultad alguna con su voto a la concesión solicitada por los importadores de Barcelona, a pesar del acuerdo que no hace mucho recayó en la misma, relacionado con las Exposiciones que se proyectasen celebrar en España durante el año de 1925. Ahora bien, no vemos finalidad alguna, en la actitud en que se encuentran las sociedades que en España representan a los comerciantes de automóviles y hora es, en que para hacer cosa práctica se ponga de acuerdo y defiendan de verdad los intereses de sus asociados, poniendo un remedio radical a la intromisión de personas que quieren mercantilizar con los intereses sagrados de los comerciantes de automóviles.

* * *

Referente a los dos proyectos de Exposición en Madrid; uno que se celebraría en el Palacio de Hielo y en el Palacio de Cristal del Retiro, el otro, bien poco quisiéramos decir para no molestar a los organizadores de ambos Salones; por de pronto la A. N. I. A. oficialmente hasta el momento presente, de ninguna de ambas Exposiciones tiene noticia oficial y si fuera consultada o solicitada su cooperación, no es de dudar, que los dignísimos señores que integran la Directiva, respeten un acuerdo que por unanimidad fué recaído en Junta General, de «no celebrar ni informar favorablemente ninguna Exposición, que por otra entidad se proyecte celebrar, y en el caso, de que a pesar de su informe desfavorable, el Ministerio del Trabajo autorizase alguna, abstenerse, como entidad oficial, de acudir a ella».

En cuanto a la opinión particular de los comerciantes madrileños, algunas conocemos refractarias desde luego, a esta clase de manifestaciones comerciales, que tan poco resultado práctico ofrecen.

Más diríamos apoyando las opiniones contrarias y diversas que predominan en los medios automovilistas, referente a estos proyectos, pero por ahora hacemos punto, en la seguridad de ocuparnos de este mismo tema en el próximo número.

M. M.

Señas de la portada:

Automóviles Gobron

SALON DE EXPOSICION:
SAGASTA, 30 MADRID

© Biblioteca Nacional de España

# EL CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO

(CONTINUACIÓN)

De las tres partes que hemos señalado a este artículo vamos a tratar hoy una de ellas que, si no es la más difícil de resolver, es al menos la más interesante desde el punto de vista del turismo, la conveniencia de la construcción de ese circuito, es decir, la necesidad del Circuito Español de Turismo.

No voy a ponerme en frente de la idea, ni a censurarla, sino a señalar algunos defectos y omisiones que encuentro en la idea, y ante todo, tenemos que ver cómo se entiende el turismo, porque hay turismo de dos clases principalmente, el turismo que se dedica a visitar las obras de arte y recorrer las poblaciones artísticas de España, turismo artístico que podríamos llamar, y otro turismo que busca en la belleza de los paisajes y de las poblaciones y en llegar hasta los más remotos y típicos rincones del país, la satisfacción de sus ansias de correr mundo.

Si en el caso presente se da al turismo la primera significación, es perfectamente inútil la construcción de ese circuito, porque el turismo artístico tiene su itinerario marcado en el Baedaecker, y no hay turista extranjero que dé un paso fuera de los que allí se le señalan. Yo he tenido ocasión de comprobarlo en la artística Toledo, donde indicando a un turista que había hecho ya un recorrido *oficial*, que había tal y tal monumento que merecían verse, me contestó que no le interesaba puesto que no lo describía el Baedaecker. Además, que este turismo, quizá por la misma razón, o quizá por componerse en su mayoría de ingleses y americanos no hace sus recorridos a auto, sino en tren, y las más de las veces enfrascados en la lectura de alguna novela o guía y sin parar mientes en el paisaje que ante su vista se desarrolla.

Si del otro turismo se trata, la idea del tal circuito es de tan difícil realización, que raya casi en el imposible, porque ¿quién es capaz de incluir en él todos los lugares que merecen ser visitados? El circuito señalado en el mapa que hemos publicado es un trazo hecho sobre el mapa de España a modo de una carretera de circunvalación, y en *croquis* sin fijar detenidamente los lugares a visitar, cosa que es indispensable porque hay muchas poblaciones enlazadas por dos carreteras, y según por una u otra se vaya, así varía el paisaje, hasta el punto de que, siendo por una ruta feo y triste, es por la otra de lo más hermoso y pintoresco. Aparte también de que este turismo, más aventurero por naturaleza, gusta de salirse de la ruta marcada, de buscar fuera del camino trillado, las emociones de viajar, y en el momento que se saliera del circuito oficial, encontraría más molestias y penosos caminos de los que hoy tiene, y el circuito hubiera sido inútil para él.

Es necesario también que su construcción responda a una necesidad real, no a un capricho, y lo primero que hay que averiguar es si sería tal el número de automóviles extranjeros que recorren España, pasando por esos lugares, que hiciera remunerado el sacrificio hecho en su construcción y conservación, y aunque no tengo a la vista estadísticas ni datos, creo poder asegurar que sería tan escaso el número de coches, que haría un sacrificio completamente estéril y perjudicial, porque al tener que descuidar las demás carreteras para cuidar el circuito, su estado sería más lamentable aún que el actual y... las consecuencias puede sacarlas el lector sin necesidad de mi pobre ayuda.

En resumen, conveniente si lo es el circuito, todo lo que tienda a dar facilidades es siempre conveniente; necesario estimo que no lo es por ahora, y en la forma que se ha lanzado la idea y en su trazado lo juzgo *perjudicial* e *inútil*. En sucesivos artículos procuraré demostrarlo al lector, si tiene la paciencia de leerlo.

X DE X

Febrero, 1925.

# LA VIDA DE UN COCHE DE CARRERAS

En qué paran los coches de carrerras que vemos pasar en toda su gloria el día del circuito? ¿Tras qué peripecias terminan su vida? Tal es la cuestión que muchos automovilistas se preguntan.

El principio de la vida de un coche de carreras es desde luego la prueba para la cual ha sido construído; de esta prueba no diremos mucho, sino que muy frecuentemente es ella la que ve el fin de los coches que la afrontan. Los accidentes en carrera, aunque cada vez menos frecuentes, siguen produciéndose sin embargo de vez en cuando. Ocurre alguna vez que, con estos accidentes, los coches experimentan tales averías, que los dejan en condiciones de servir únicamente para fundición.

Pero en general, aun después de una avería que los deje fuera de concurso, se procede a la reparación de los coches. ¿Qué es de ellos después?

Antiguamente, los coches de carreras apenas servían una vez; las pruebas de velocidad eran, en efecto, muy pocas. (no más de una por año) y sobre todo, los reglamentos que regían su organización eran tan variados, que el coche que convenía a una de ellas no podía tomar parte en las otras. También en aquella época, los coches de carrera, terminada la prueba, volvían a los talleres donde no servían sino como vehículos de experiencia para los estudios en curso, o bien, y más frecuentemente, para los ensayos de la carrera del siguiente año. En resumen, se experimentaban sobre estos coches dispositivos nuevos, lo que permitía establecer otros modelos.

Después, los antiguos triunfadores, se dejaban en un rincón del taller, se recubrían poco a poco de una capa de polvo y y acababan un día u otro por deshacerse en piezas.

Alguna vez, sin embargo, encontraban comprador; un amante de velocidad los recogía y los hacía recorrer algunos centenares de kilómetros sobre las grandes carreteras.

* * *

Hoy la vida de los coches de carrera es algo más larga.

En primer lugar, las pruebas de velocidad son más numerosas que antes y por otra parte, los reglamentos que las regentan no varían apenas durante el curso de un año; sus prescripciones duran a veces incluso varios años consecutivos. Resulta, pues, que, un coche preparado para una carrera, toma parte en numerosas pruebas, bien sea en el país donde se efectúa el primer concurso, o bien, y más corriente en países extranjeros. Sobre todo, desde que existen las pistas para carreras de automóviles, ciertos coches de carrera tienen una vida muy larga.

Por último, y como antiguamente, muchos coches de carrera encuentran com-

© Biblioteca Nacional de España

prador y se utilizan por un «amateur», bien sea tal y como están o bien previa una transformación de carrocería que los hace más habitables, llegan a ser entonces unos muy notables coches de sport.

* * *

**El final de los coches de carreras.**

Al indicar cuál es la vida de estos coches, hemos dicho ya cómo acaban: Los unos, desgraciadamente muchos, tienen un fin trágico, bien sea como ya hemos dicho, en un accidente de carrera, o bien en una carretera, en manos de un conductor «amateur», no muy acostumbrado a manejar estas máquinas extra-rápidas y especiales.

En todos los casos es un hecho digno de observación las fluctuaciones enormes que experimentan los precios de los coches de carreras puestos al comercio.

Un coche de carrera, moderno, es decir, construido en el año, prácticamente no iene precio para el comprador eventual. Ciertos coches tres litros de 1914 (coches de la copa de «L'Auto»), se han vendido en 80.000 ó en 100.000 francos cada uno, precio formidable para aquella época.

Por contra, en cuanto estos coches envejecen, estos precios bajan casi súbitamente. Así, un coche de carrera de 1910 puede comprarse actualmente por algunos centenares de francos.

Más aún, sus poseesores actuales le reconocen tan poco valor, que incluso no procuran ponerlos en venta y los dejan pudrirse en el rincón donde los dejaron.

* * *

Se ha dicho muchas veces que los coches de carreras no estaban hechos para durar. ¿Qué hay que pensar de esta aserción?

Evidentemente se puede sostener la siguiente tesis: un coche de Gran Premio, debe correr, po rejemplo, el día de la prueba, 800 kilómetros; admitamos que durante los ensayos haga el doble. Bastará que pueda resistir 2.500 kilómetros para llenar su cometido.

No hay necesidad, por consiguiente, de prever superficies de rozamientos muy anchas en los rodamientos, puesto que el coche puede resistir el desgaste sin gran inconveniente.

Este modo de ver no resiste a un examen algo profundo; si en efecto, un coche de carrera está hecho de forma que pueda usarse tan pronto, no estará en buenas condiciones en el momento de empezar la carrera, y mucho menos al terminarla; calculando de esta forma, un coche se usaría, en efecto, terriblemente en 800 kilómetros, sobre todo en 800 kilómetros recorridos en condiciones tan duras como las de una carrera de velocidad. En realidad, al contrario, los coches de carrera son casi todos coches de primer orden desde el punto de vista, calidad de construcción.

Todos los órganos mecánicos, como el motor, caja de velocidades, puente, etcétera etcétera, están construídos de tal forma, que los frotamientos entre las diferentes piezas son lo más ligeros posibles. Se emplean materiales de primera calidad en la construcción, a fin de poder, con un peso mínimo, darles una resistencia suficiente para aguantar la dura prueba de la carrera.

Toda la parte de sostén del coche está igualmente tratada con superabundancia; los ejes están muy reforzados, el chasis en sí es más sólido que el chasis de un coche de turismo. ¿No es necesario, en efecto, que chasis, ejes, ruedas, dirección, sean a prueba de los más duros e imprevistos choques, para que el coche pueda cumplir, sin deliquio, el fin para que ha sido construído?

* * *

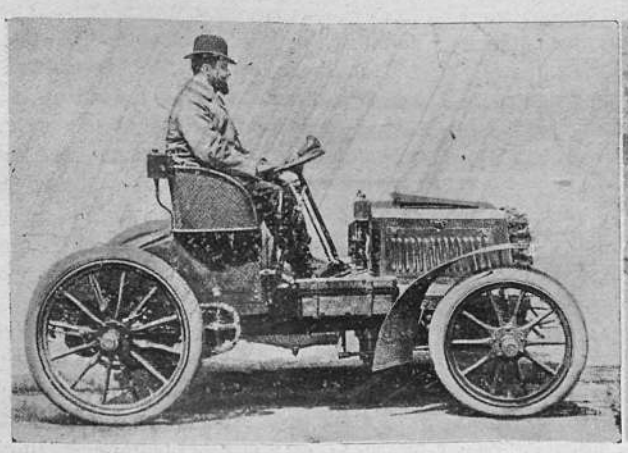
Si los coches de carrera de antaño eran verdaderos monstruos, monstruos por la enormidad de su cilindrada y por la cantidad considerable de gasolina y aceite que absorbían, los coches de hoy son, al contrario, verdaderas joyas mecánicas, que se pueden sin temor clasificar a la cabeza e incluso muy delante de los coches de turismo y sport más terminados. No hace falta más prueba que el éxito obtenido al poner en venta una serie de coches de sport idénticos a los coches de carrera; los dos litros Ballot.

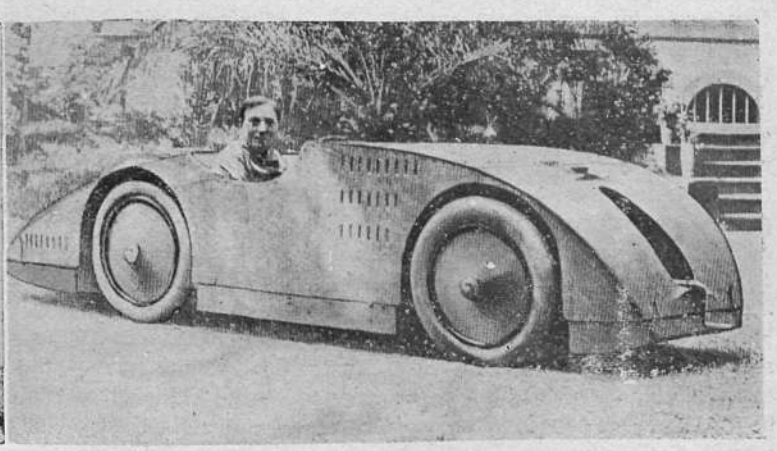
En resumen: si los antiguos coches de carrera tenían una vida muy corta, los de hoy ruedan mucho tiempo, primeramente en las manos del corredor, después entre las manos de los «amateurs» que los utilizan para el sport, incluso para el paseo.

C. FAROUX.

Por la traducción,
V. LLUCH.

# Lo que va de ayer a hoy





## Transformación sufrida en la carrocería de los coches de carreras durante 23 años

© Biblioteca Nacional de España

# LOCALIZACIÓN Y CORRECCIÓN DE LOS GOLPES EN EL MOTOR DEL AUTOMÓVIL

Los golpes o ruidos extraños del motor son difíciles de localizar. Aun los mecánicos de vasta experiencia tienen dificultades al tratar de precisar la procedencia de algunos golpes. Los producidos por los cojinetes del cigüeñal, cojinetes de bielas, émbolos sueltos y hollín en las culatas de los cilindros, no son difíciles de localizar. Cada golpe emite un sonido peculiar. Hay algunos que aparentemente provienen de un lugar determinado; pero, al inspeccionarse con cuidado se ve que en realidad no provienen de tal lugar sino de otras partes. Estos son los golpes más difíciles de precisar y localizar, pues el sonido se transmite por el metal de una pieza en mal estado a otra en buenas condiciones.

Después de instalar cojinetes nuevos, o bien, émbolos y segmentos nuevos, el motor queda un poco duro, y su funcionamiento viene acompañado de polpes, que desaparecen tan pronto como la planta motriz se haya afinado bien con el servicio. Por supuesto, si las instalaciones de cojinetes, émbolos y otras partes, se efectúan con mucha precisión y cuidado, el motor empezará a funcionar sin ningún golpe. si el taller no tiene la maquinaria y el herramentaje necesarios para trabajos de gran precisión, existirá siempre la probabilidad de estos defectos.

Cada cojinete, émbolo, segmento y parte de movimiento, tiene un juego determinado. Cuando todas estas partes tienen su debido juego y están correctamente alineadas, no debe existir ningún golpe en el motor. Los cojinetes que se ajustan por procedimiento manual, es decir, usando un escariador de mano, deben instalarse más apretados que los que se precisan mediante una máquina escariadora.

La operación manual nunca puede ser tan exacta como la mecánica. La superficie precisada con un escariador de mano queda con puntos sobresalientes, o por mejor decir, desigual. Los cojinetes precisados a máquina quedan uniformes, y por esta razón pueden y deben instalarse con mayor juego que los alistados por procedimientos manuales.

El alineamiento de las dos aberturas de la biela debe ser perfecto; de lo contrario, se producirá golpe. Si la biela no está bien alineada y no tiene suficiente peso, el émbolo quedará muy apretado en el cilindro y se producirá un golpe. Además de apretar demasiado el émbolo, la falta de alineación desgastará pronto los bujes superiores de la biela. El desgaste los aflojará y producirá golpe. Otro defecto será el desgaste y la deformación de las paredes de los cilindros.

Los segmentos emiten un ruido que podría llamarse golpe retumbante. Se debe o a que el segmento está roto, o a que tiene demasiado juego vertical en la ranura del émbolo. La manera de evitarlo es instalando segmentos nuevos, o ensanchando las ranuras del émbolo para colocar segmentos más anchos, a fin de eliminar el juego vertical excesivo.

Los engranajes de distribución producen un ruido semejante al de una matraca, fácil de distinguir. Si están muy apretados, los engranajes producirán un ruido raspante. La falta en los engranajes no se debe necesariamente a desgaste de las superficies de los dientes. Puede deberse a la soltura de los cojinetes, al frente del cigüeñal, o bien, al frente del árbol de levas. Si el generador tiene propulsión por engranaje en juego con el engranaje de distribución del árbol de levas, el desgaste del cojinete del extremo delantero del generador, o el desalineamiento del engranaje del generador, producirá golpe.

Antes de corregir el ruido atribuido a los engranajes de distribución, se recomienda examinar los cojinetes. En muchos casos, el golpe se debe a la soltura de los cojinetes. Conviene inspeccionar los dientes de los engranajes. Si están en buen estado, y las marcas o señales se hallan correctamente dispuestas, la falta no está, por supuesto, en los engranajes, sino en alguna otra parte del grupo. Si por el contrario, se nota que los dientes están adelgazados y deformados, la falta se debe entonces al desgaste, y hay, en tal caso, que instalar engranajes nuevos. El golpe suele también deberse a la falta de movimiento suficiente entre los engranajes. Generalmente los resortes de las válvulas compensan el juego excesivo, y por esta razón es difícil determinar la falta de suficiente movimiento de los engranajes probándolos con la mano

La falta de suficiente movimiento no se encuentra necesariamente en los dientes. Si los dientes son helicoidales, el excesivo juego de punta de las árboles, inclusive el del generador, puede causar un ruido particularmente auidible a ciertas velocidades del cigüeñal. Si el juego libre está en el cigüeñal mismo, o bien, en el árbol de levas, se producirán varios golpes al mismo tiempo. Ningún árbol debe tener excesivo juego libre de punta, es decir, en sentido horizontal.

Los cojinetes de los extremos del cigüeñal deben tener correcto juego; pues, al haber demasiado movimiento en sentido horizontal, el árbol golpeará en uno y en otro extremo, y aumentará así el sonido del ruido.

Los cigüeñales largos requieren que los cojinetes se dispongan con un poquito más juego, que se gradúa convenientemente para responder a la dilatación del árbol pos el calor. El cojinete central tiene, en este caso, menor juego que los otros. El juego al extremo es muy pequeño En el motor del Ford, donde hay necesidad de conservar cierta distancia o juego entre los núcleos y los imanes de la magneto del volante, el cigüeñal queda apretado en el cojinete trasero y los cojinetes del centro y delantero quedan con más juego para responder a la dilatación.

Si no se proveen estos juegos, el árbol formará uno propio, que, con el tiempo, se agrandará y producirá golpe

El golpe o sonido de émbolo resulta del desgate del émbolo del cilindro o de ambas cosas. Hay una fuerza de empuje lateral entre el émbolo y la pared del cilindro, en adición a la presión ejercida por los segmentos de émbolos. Esta presión proviene de la angularidad de la biela en la carrera de comprensión. Cuando hay desgaste, el émbolo queda suelto y produce golpe.

A medida que aumenta la falta de suficiente movimiento, acrecienta el desgaste y sube el ruido. Cuando existe golpe de émbolo hay también, por regla casi invariable, pérdida de compresión. Esta pérdida viene acompañada por falta de fuerza, y por la dilución del aceite del cárter del cigüeñal. La manera de corregir el defecto es repasando los cilindros e instalando émbolos de correcto tamaño.

El juego de los émbolos varía. Está en relación directa con el diámetro del cilindro y el metal que se usa en la construcción del émbolo. Es necesario que haya cierto juego, para responder a la dilatación causada por el calor, pues el émbolo se recalienta mucho más que las paredes del cilindro. La parte superior del émbolo se recalienta mucho más que el resto de su cuerpo, y por esta razón es necesario que arriba haya más juego que abajo. Los fabricantes de émbolos de hierro fundido o de aleaciones especiales de aluminio dan instrucciones sobre el juego que cada pieza necesita Estas instrucciones, deben, por supuesto, ser seguidas al pie de la letra por los mecánicos.

Los golpes del motor no son cosas mis

© Biblioteca Nacional de España

teriosas para el mecánico experto. En la práctica diaria del taller abundan las composturas de cojinetes. En la mayor parte de los casos, se debe el desgaste de los cojinetes a la falta de suficiente y apropiada lubricación. El desgaste de los cojinetes y otras piezas se acelera con la introducción de substancias extrañas. Penetran éstas por el tapón o bien por el carburador. Se recomienda, por lo tanto, renovar el aceite de la caja o cárter del cigüeñal periódicamente. Ordinariamente se cambia el aceite al cabo de 800 a 1.000 kilómetros. Si no se presta periódico y oportuno cuidado a la renovación del lubricante, se entorpecerá el funcionamiento del motor, y el aceite perderá todas sus propiedades protectoras Con la dilución de gasolina quedará convertido en un líquido completamente inadecuado y de gran fuerza destructora.

A menudo los golpes del motor se deben a causas exteriores. Por ejemplo, la soltura de un perno del motor emite ruido. El ruido producido tiene un sonido seco y acompasado. Apretando el perno se elimina el golpe. Un volante suelto produce también la molestia del ruido. Todos los pernos del volante deben estar siempre bien apretados.

La soltura de algunas partes del embrague, lo mismo que del cambio de marcha y árbol propulsor, suele transmitir un golpe al motor. Es curioso observar cómo los golpes de partes alejadas del motor repercuten en éste. Por ejemplo, ciertos golpes del eje trasero parecen provenir del motor. Por esta razón es necesario examinar todas las partes del automóvil con mucho cuidado para determinar la proveniencia exacta del golpe.

(Del A. A.)

# LA CONFERENCIA PANAMERICANA DE CARRETERAS

En la semana siguiente al 22 de mayo próximo se celebrará en Buenos Aires la primera Conferencia Panamericana de Carreteras.

El Consejo directivo de la Unión Panamericana, en sesión general celebrada últimamente, aprobó un magno proyecto de programa que, enviado al Gobierno argentino, será la base del definitivo que se refrendará oficialmente.

Por considerarlo de trascendental importancia, lo transcribimos a continuación:

La Conferencia tendrá por objeto estudiar y formular principios que deban servir de norma al desarrollo de las comunicaciones por medio de carreteras en los países que componen la Unión Panamericana, desde los puntos de vista técnico, administrativo y financiero, e indicará la cooperación que debe establecerse entre los países de América para llevar a la práctica dichos principios.

Las monografías y trabajos se presentarán a la Conferencia con la anticipación en la forma reglamentaria que oportunamente se establezca, y sus autores podrán, o no, ser delegados de la Conferencia.

Según el tema a que esos trabajos se refieran, se dividarán en dos grandes grupos, a saber:

*Primer grupo.* Materias que la Conferencia estudiará y sobre las cuales tomará acuerdos o resoluciones.

*Segundo grupo.*—Temas técnicos y financieros que serán tratados en la siguiente forma:

En la primera sesión plenaria se nombrarán Comisiones constituídas por personas versadas en las especialidades de cada tema, cuya labor será la siguiente:

Estudiar los asuntos que les sean encomendados, rechazando aquellos que no juzguen suficientemente interesantes, ordenando la publicación de aquellos que convengan, y sometiendo a votación los que por su excepcional interés deben recibir la sanción de la Asamblea plenaria.

1. Influencia de las buenas carreteras en el bienestar social.
2. Medios de propaganda.
3. Reglamentación del tránsito en las carreteras. Sistemas de señales.
4. Licencias internacionales para vehículos.
5. Terminología sobre carreteras. Diccionario panamericano de carreteras.
6. Adopción de una unidad panamericana para apreciar la intensidad del tráfico en las carreteras.
7. Construcción de una carretera panamericana que una todas las capitales de los países de la Unión.
9. Designación de la fecha y lugar en que se celebrará la segunda Conferencia Panamericana de Carreteras.

(a) Finanzas

1. Impuestos aduaneros sobre automóviles y máquinas para carreteras. Su influencia en el desarrollo del tráfico caminero. Ventajas y desventajas.
2. Fuentes de recursos para carreteras. Impuestos directos. Impuestos sobre combustibles.—Peaje y otros.
3. Ayuda de los Gobiernos—contribución y límites de las obligaciones del Gobierno federal, provincial, municipal, etc.
4. Cooperación del público en la construcción de carreteras.
5. Conscripción vial.
6. Trabajos de penados—sus ventajas y desventajas.
7. Influencia social del abaratamiento del automóvil.

(b) Técnicos

8. Laboratorios experimentales.
9. Métodos expeditivos para levantamientos topográficos.
10. Métodos de construcción.
11. Métodos de conservación.
12. Abaratamiento del combustible.
13. Armaduras en las carreteras de concreto.
14. Puentes.
15. Curvas.

(c) Educación y propaganda

16. Medios adecuados para la educación del público respecto de la importancia de las carreteras.
17. Relaciones entre la Universidad, el Estado y programas de estudio. Títulos a los engresados. Privilegios concedidos a esos títulos. Ventajas y desventajas.
18. Relaciones entre la Universidad y la industria privada.

**La Administración de MADRID AUTOMOVIL admite suscripcionse para**

**"EL AUTOMOVIL AMERICANO"**

**AÑO, 16 PESETAS**

**Representación para España ASOCIACION NACIONAL DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES.-Madrid**

© Biblioteca Nacional de España

# SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

## MINISTERIO DE HACIENDA

### DISPOSICIONES ARANCELARIAS

*Real orden subsanando varios errores aparecidos en el Repertorio del Arancel publicado en la «Gaceta» del 18 de enero pasado.*

La *Gaceta* del 14 de febrero último publica una R. O. de fecha 11 del mismo, subsanando varios errores de imprenta aparecidos en el nuevo repertorio de Arancel.

Aunque estas modificaciones apenas alcanzan a ningún artículo que interese a los importadores de automóviles, lo ponemos en su conocimiento para si desean adquirir el correspondiente ejemplar de la *Gaceta* núm. 45, para conservar el referido repertorio completo y corregido.

MADRID AUTOMÓVIL se pone a la disposición de sus lectores para facilitarles cualquier información que pueda interesarles relacionada con las referidas modificaciones.

*Régimen para el despacho de paquetes comerciales hasta 10 kilogramos en las Aduanas de Irún y Port Bou.*

La Comisión nombrada por Real orden de 15 de enero último para estudiar la solución conveniente al régimen de paquetes comerciales y de la que dábamos cuenta en el número anterior de esta revista, después de un detenido estudio sobre tan importante asunto, ha hallado una fórmula que a nuestro juicio viene a llenar las necesidades y aspiraciones de nuestro comercio de importación, sin menoscabo de la garantía necesaria para el Tesoro.

Como consecuencia, y a propuesta del Jefe del Gobierno S. M. el Rey (que Dios guarde) se ha servido firmar el siguiente Real decreto publicado en la *Gaceta* número 36 del 5 de febrero de 1925.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio y de acuerdo con éste, vengo en decretar lo siguiente:

*Artículo único.*—A partir de la publicación de este decreto en la *Gaceta de Madrid*, el texto del artículo 116 de las vigentes Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas se entenderá redactado en la forma siguiente:

*Artículo 116.*—El servicio especial de rápido despacho en las Aduanas de Irún y Port Bou para la importación por caminos de hierro de bultos de cualquier tamaño cuyo peso bruto no exceda de 10 kilos, se efectuará con sujeción a las reglas siguientes:

*a)* Los bultos vendrán manifestados en hoja de ruta duplicada y especial, visada por la Aduana extranjera fronteriza, con expresión del número de orden, número de bultos, su clase, número de bultos o paquetes según facturación, estación de origen, peso bruto de los bultos en letra, clase genérica de la mercancía con arreglo al artículo 62 de las Ordenanzas, nombre del Comisionista que realice el despacho, nombre del destinatario y punto de destino, debiendo justificarse en la forma que la Aduana determine, que han sido conducidas en gran velocidad hasta la estación fronteriza en que se redacte y vise este documento.

Cuando se trate de hilados, tejidos, pasamanería, colores procedentes de la hulla, alcaloides, perfumería, abanicos, juguetes, paraguas, sombrillas y sombreros de todas clases, se designarán en la hoja de ruta bajo estas respectivas denominaciones y si un mismo bulto contuviera diferentes mercancías de las antes indicadas se fijará la clase de ellas, sin necesidad de indicar el peso de cada una.

*b)* Cuando no se cumplan estas condiciones o cuando se presente al despacho en un mismo día para un solo destinatario y facturados en la misma estación más de cinco bultos o un número menor cuyo total exceda de 25 kilos en más del 10 por 100, se despacharán salvo prueba de distintos remitentes, en la forma establecida en el régimen general de importación.

*c)* Los bultos destinados a este servicio especial, se descargarán directa e inmediatamente en almacenes independientes del general y serán despachados siguiendo el orden en que vengan consignados, en la hoja de ruta. A este fin los bultos vendrán acompañados de una *nota declaratoria del peso neto, de la clase de mercancía y de las materias componentes de la misma, suscrita por el remitente*, pudiendo los Agentes y Comisionistas presentar en defecto de estas declaraciones, antes de ser designados los Vistas que hayan de hacer el despacho y debidamente ordenadas con arreglo a la hoja de ruta, notas ajustadas a modelo, en las que se expresarán detalladamente el peso neto y la clasificación arancelaria de la mercancía. Las diferencias en calidad o cantidad como asimismo la *falsa declaración de los remitentes que tengan trascendencia arancelaria, serán penadas con sujeción a lo dispuesto en los artículos 340 y 341 de estas Ordenanzas.*

Cuando el Agente o Comisionista carezca de datos para formular la indicada nota declaratoria podrá pedir el reconocimiento previo de la mercancía que el Jefe del Servicio autorizará en los casos debidamente fundados. Cuando al abrir algún bulto que el despachante hubiera supuesto que venía acompañado de la correspondiente hoja declaratoria del remitente, resultase que carece de ella, se cerrará aquél, se suspenderá el despacho hasta que el Agente o Comisionista la formule por sí, y, una vez hecho, se iniciará de nuevo.

*d)* Los bultos serán despachados siguiendo el orden en que vengan consignados en la hoja de ruta, empleando al efecto los documentos talonarios establecidos para el adeudo por declaración verbal; sin que puedan englobarse en cada uno de los documentos citados más bultos que los pertenecientes a un mismo destinatario, y que, además de hallarse correlativamente comprendidos en la hoja de ruta, procedan y vayan destinados a los mismos puntos. Al verificarse los despachos, los funcionarios de Aduanas consignarán en la hoja de ruta el número y fecha del talón con que se despache cada bulto.

*e)* A las mercancías que dichos bultos contengan se aplicarán la segunda tarifa o las reducciones arancelarias correspondientes, **sin exigirse** certificado de origen; salvo que del reconocimiento de aquéllas resulte que son originarias de nación no convenida. No se considerarán en caso alguno como punto de origen a los efectos de esta concesión, los limítrofes a la frontera.

*f)* Al efectuar la facturación de los bul-

Automóviles Peugeot Bicicletas
S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot
Garage Victoria: San Sebastián.
G. R. Peñalver: Génova, 11.-Castellana, 10.

© Biblioteca Nacional de España

tos así despachados, los interesados presentarán el talón de adeudo, a fin de que la estación de salida estampe en este documento el sello y el número de facturación y al ser recogido el paquete en la estación de llegada, podrá el servicio de Aduanas exigir la presentación de dicho talón de adeudo.

* * *

Los colegios oficiales de Agentes y Comisionistas de Aduana de Irún y Port Bou, se han esforzado en recomendar a todos los interesados en esta clase de importaciones, el exacto cumplimiento de las mencionadas disposiciones para prevenir las sanciones aplicables.

Nosotros, por nuestra parte, no podemos menos que advertir a nuestros lectores de la importancia que para ellos tiene la detenida lectura del decreto y el envío inmediato de extensas instrucciones a sus remitentes para la exacta declaración en las hojas que acompañan a los paquetes comerciales hasta Hendaya y Cerbére.

En dichas hojas debe hacerse constar exactamente la clase de la mercancía *y sus materias componentes*, así como *los pesos netos de las distintas clases*.

Para mejor composición, al pasar los comerciantes sus pedidos al extranjero, deberán exigir de sus proveedores, como fórmula general en la declaración de expedición:

*Clases de mercancías, materias componentes de las mismas y sus pesos netos exactos.*

Para los importadores de automóviles, el sercicio de paquetes comerciales interesa grandemente. Los pequeños envíos de piezas de repuesto, accesorios, etc. de carácter urgente pueden llegar a su poder en muy pocos días de plazo (de ocho a quince días según las procedencias). Los precios de transporte y despacho son ventajosos y a esto hay que añadir la exclusión del certificado de origen cuyo coste vendría a recargar notablemente el precio de las mercancías.

* * *

*Real orden abriendo una información por el período de treinta días, para la aplicación del R. D. de 12 de enero último, para establecer un nuevo sistema de valoración y prorrogando hasta el 1.º de mayo próximo la presentación de facturas para el despacho de Aduanas.*

Ilmo. Sr: El Real decreto de 12 de enero último estableciendo el nuevo sistema de valoración oficial de las mercancías precisas, para su recta aplicación, de una disposición aclaratoria que, reglamentando los preceptos genéricos contenidos en el mismo, resuelva todas aquellas dudas que puedan presentarse y fije las normas concretas que conduzcan fácilmente y sin detrimento o menoscabo de la vida mercantil e industrial a la realización del fin propuesto.

En su consecuencia,

S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por el Consejo de la Economía Nacional se ha servido disponer:

1.º Durante el plazo de treinta días, a contar desde la publicación de esta Real orden en la *Gaceta de Madrid*, todas las entidades económicas, mercantiles, industriales y agrícolas, así como los particulares, afectados por el Real decreto de 12 de enero último sobre valoración oficial de mercancías que deseen cooperar a la recta aplicación del mismo, facilitando la solución de aquellos inconvenientes que las modalidades específicas de cada comercio puedan producir, deberán dirigirse a la Secretaría de la Sección de Valoraciones del Consejo de la Economía Nacional, formulando las observaciones que su estudio les sugiera y las soluciones que estimen han de facilitar la marcha de los despachos, dentro siempre de los preceptos del Real decreto de referencia.

2.º El día 1.º de Mayo próximo entrará definitivamente en vigor el artículo tercero, párrafos primero y segundo, del repetido Real decreto, a cuyo efecto el Consejo de la Economía Nacional propondrá al Gobierno la oportuna disposición aclaratoria reglamentando la vigencia del artículo cuya aplicación se aplaza, a fin de que sea publicada con un mes de antelación a la fecha que se declara definitiva.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años

Madrid, 6 de febrero de 1925.—*Primo de Rivera*.

Señor Vicepresidente, Jefe de los Servicios del Consejo de la Economía Nacional.

* * *

*Reales órdenes del Ministerio de Hacienda*

Excmo. Sr: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la R. O. de 29 de marzo de 1922, y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente facilitadas a ese centro directivo por la Junta Sindical de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de marzo próximo venidero para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías producto y procedentes de naciones a las que se aplique la primera columna del Arancel, o de aquellas cuyas divisas tengan una depreciación en su parte monetaria con la peseta igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes:

Portugal, cinco enteros ochocientas noventa y tres milésimas; Austria, cero enteros diez milésimas; Checoelovaquia, veinte enteros ochocientas treinta milésimas; Rumanía, tres enteros seiscientas diez y siete milésimas; Hungría, cero enteros diez milésimas; Turquía, tres enteros seiscientas noventa y nueve milésimas; Bulgaria, cinco enteros ochenta y una milésimas; Yugoeslavia, once enteros cuatrocientas treinta y seis milésimas; Finlandia, diez y siete enteros seiscientas cincuenta y una milésimas; Grecia, once enteros ochocientas ocho milésimas; Brasil, veintiocho enteros quinientas diez y seis milésimas, y Bélgica, treinta y cinco enteros ochocientas sesenta y tres milésimas.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 27 de febrero de 1925.

* * *

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por R. D. del 10 y R. O. de 11 de agosto de 1920.

Vistas las cotizaciones de la onza «Troy» de oro fino en el mercado de Londres y el promedio en la Bolsa de Madrid de la libra esterlina en giros a la vista sobre aquella plaza durante los días 24 de enero último al 23 del mes actual, ambos inclusive,

S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en las liquidaciones de los derechos correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante el mes de marzo próximo, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de treinta y seis enteros catorce céntimos por ciento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 27 de febrero de 1925.—El Subsecretario, *Corral*.

Señor Director general de Aduanas.

AUTOMOVILES METALLURGIQUE G. R PEÑALVER - Génova, 11

© Biblioteca Nacional de España

# NOTICIAS

## AUTOMOVILISMO

### El campeonato del mundo

La Asociación Internacional de Automóviles Clubs, en París, ha decidido crear un campeonato del mundo, que será disputado por la suma de puntos, según la clasificación obtenida en un número determinado de pruebas.

Para este año servirán: el Gran Premio de Europa, el de Indianápolis, el del A. C. F., el de Italia y las 500 millas de Brooklandis.

Cada año será designada una prueba, en la que los candidatos al título tendrán necesariamente que participar. Como Italia ha sido quien ha obtenido la iniciativa de este campeonato, en 1925 será dicha prueba el Gran Premio

### El Gran Premio de Europa de 1926

En el curso de la reunión de la Asociación Internacional que tomó el anterior acuerdo, se decidió que los coches de 1.500 c. c. que participen en San Sebastián en el Gran Premio de Europa de 1926 deberán pesar un mínimo de 600 kilogramos en vez de los 650 kilogramos fijados precedentemente.

### El Gran Premio de Roma

El día 22 se ha corrido el primer Gran Premio automovilista de Roma, sobre el circuito de Monte Mario.

Este se disputaba sobre 400 kilómetros (cuarenta vueltas al circuito).

He aquí la clasificación: primero, Masseti, en 4 h. 21 s. (a la media de 91,950 kilómetros por hora). Segundo, Masserettil 4h. 21 segundos. Tercero, Finaldi. Cuarto, Croce.

El alemán Werner se ha retirado a la vuelta 21. Durante la carrera, el famoso Ascari ha chocado con el coche del conde Maggi, cuyo mecánico ha sufrido ligeras heridas.

Mañana, Gran Premio Motociclista. El martes, Gran Premio de Turismo.

La primera jornada del mitin ha obtenido un éxito completo.

### Imposición de una cruz

En el Real Automóvil Club de Guipúzcoa le fué impuesta la cruz de Isabel la Católica a M. Faroux por su eficaz intervención para conseguir que el circuito europeo se verifique en ésta el próximo año.

### Salamano en Madrid

Ha estado breves días en la Corte este famoso corredor italiano, de la casa Fiat ganador del Gran Premio de Europa de 1923.

### El Reglamento del Gran Premio de Italia

El automóvil Club de Italia ha publicado el Reglamento del Gran Premio de Italia de 1925. Dicho reglamento estipula la cilindrada de dos litros, y el peso mínimo de 650 kilogramos, según fórmula internacional para todos los grandes premios de velocidad como en el Gran Premio de Francia, se permite uno sola persona a bordo, pero se exige la carrocería biplana.

El recorrido (autódromo de Monza), será de 2.000 kilómetros y los premios ascienden a 250.000 liras.

### El record de las 24 horas

Por no encontrarse en condiciones la pista de Montlhery, ha sido aplazada la tentativa de Segrave y Thomas de batir sobre «Sumbeau» el record de las 24 horas.

### El Gran Premio de Francia

A la lista de inscritos para el G. P. de Francia velocidad que ya publicamos, hay que añadir una nueva e interesante inscripción. Parry-Tomas, el especialista de Broocklands, que luego se popularizó en Francia por sus tentativas, afortunadas, de records en el autódromo de Montehery, ha inscrito un dos litros Thomas construído especialmente para el Gran Premio de Francia velocidad.

Estas inscripciones particulares que en los Estados Unidos y hasta en Inglaterra es algo corriente ha desconcertado a los organizadores franceses, que no están acostumbrados a otras inscripciones que las formadas por equipos de corredores de las diferentes casas constructoras.

## MOTOCICLISMO

### La carrera en cuesta de Montserrat

El día 22 de febrero se celebró la carrera en cuesta de motociclistas en Montserrat. El recorrido era de 14 kilómetros. A pesar de lo desapacible del tiempo, la carrera fué presenciada por numeroso público. La clasificación fué la siguiente:

E. Velomotores 150 c. c.

1. Joaquín Ferraz. «D. K. W.» 11 m. 50 s 6-10. Copa de «record».

2 Magín Bros «D. K. W.» 12 m. 30 s. 8-10. Medalla de plata.

3 Francisco Palardé. D. K. W.» 13 m. 15 s. 4-10. Medalla de cobre.

4 Fermín Bexach. «Francisco Barnech». 13 m. 24 s 6-10.

5. José Alegre. «D. K. W.» 15 m. 3 s. 8-10.

N. Sidecars 600 c. c. turismo.

1. Gastón Chritin. «Victoria», 16 m. 26 s Medalla de oro.

F. Motos 300 c. c. turismo.

1. Julio Fusté. «Fusté». 12 m. 19 s. 2-10. Medalla de plata.

2. Jaime Olivella. «D. K. W.», 15 m. 9 s. 4-10.

G. Motos 350 c c. turismo.

1. Pablo Aixelá «Douglas», 10 m. 9 s. 6-10. Medalla de oro.

2. Antonio Alá. «Douglas». 10 m. 48 s. 2-10. Medalla de plata.

N. Sidecars 1.000 c. c. turismo.

1. Antonio Renom. «Harley-Davidson». 10 m. 15 s. 4-10. Copa de record.

2. «Afta». «Harley-Davidson». 10 m. 51 s. 2-10. Medalla de plata.

3. Mariano Bigorra. «Harley Davidson». 11 m. 17 s. 8-10. Medalla de cobre.

4. Luis Vila. «Harley Davidson». 12 m. 55 s.

C. Motos 500 c. c. prueba libre.

1. Joaquín Vidal. «Norton». 8 m. 8 s. Copa de record.

D. Motos 1.000 c. c. prueba libre.

1. Ignacio Macaya «Indian», 7 m. 50 s. Medalla de oro.

2. Ricardo Escaley. «Harley Davidson» 9 m. 15 s. 4-10. Medalla de plata.

Ll. Sidecars 1.000 c. c. prueba libre.

1. Vicente Carrión. «Brought Superior». 12 m. Medalla de plata.

Q. Autociclos 750 c. c. turismo.

1. Pablo Sagnier. «Austin» 11 m 42 s. 2-10. Medalla de oro.

R. Autociclos 1.100 c. c. turismo.

1. Juan Sánchez. «Almicar» 10 m. 10 s. 2-10. Copa de record.

2. José M. Planás. «D. F. P.», 10 m. 20 s. 4-10. Medalla de plata.

3. Antonio Oliver. «Octos» 10 m. 37 s. 2-10. Medalla de cobre.

P. Autociclos 1.100 c. c. prueba libre.

1. Ricardo Balletbó. «Amilcar». 8 m. 47 s. 4-10. Copa de record.

2. A. Vizcoya. «Otor». 8 m. 63 s. 4-10. Medalla de plata.

3. Federico Armangué «Octor». 9 m 4 s. 8-10. Medalla de cobre.

4. Emilio Meliá. «Hispano». 9 m. 26 s. 4-10.

5. Artagnan. «Senechal». 9 m. 34 s. 2-10

6. XX. «Octo». 9 m. 34. s. 2-10.

7. Ypf. «David», 10 m. 4 s.

### «Records» oficiales

En Torrejón de Ardoz, sobre un kilómetro lanzado, se han batido oficialmente estos «records» nacionales. Hubo la intervención de la cronomentración oficial.

«Motos» solas: de 500 c. c.; Santos, a una media horaria de 129 kilómetros 029; de 750 c. c., Mateos de una media horaria de 128 kilómetros 571.

«Motos con sidecar»; 600 c. c.: Naure, a una media de 111 kilómetros, y de 750 c. c.: Naure, a una velocidad media a la hora de 118 kilómetros 833.

© Biblioteca Nacional de España

**El calendario de este año**

Este año se celebrarán las siguientes pruebas motoristas:

Subida de la cuesta de las perdices, circuito de Galapagar, Cross en El Pardo, Doce horas y Madrid-Santander, Santander-Madrid.

La subida de la cuesta y el cross no son todavía seguras, porque faltan los permisos correspondientes.

**La vuelta al mundo en moto**

No hay obstáculos para las más arduas proezas, cuando éstas están inspiradas por la seguridad del éxito.

Los deportistas alemanes H. O. Stein y W. Huiffner se proponen realizar la vuelta al mundo en motocicleta. Las máquinas destinadas a facilitarles la proeza han sido construídas especialmente para esta prueba que comprende un recorrido de 23.000 kilómetros.

**La directiva de Peña Rhin**

Peña Rhin ha celebrado dos sesiones, una ordinaria y otra extraordinaria. En la primera se discutió la gestión directiva y las cuentas que fueron aprobadas por unanimidad.

La directiva quedará formada así:

Presidente, D Joaquín Molíns; vicepresidente primero, D. Emilio Llardens; vicepresidente segundo, D. Emilio Berger; secretario, D. José Balius; vicesecretario primero, D. Joaquín Vidal; vicesecretario segundo, Antonio Sastre; tesorero, D. Manuel García Pérez del Injerto; contador, D. J. Campíns; bibliotecario, D. Manuel Tugas; conservador, D José María Quera; y como vocales delegados de la secciones: señores Torrens Perallada, J. Fonrodona, E. Aznar, J. Camps, R. Solá, R. Oriol, J. Mir, I. Pons, M. Trullols e I. Macaya, secretario adjunto, José Torréns.

# COMERCIALES

**Secciones de que constará las exposiciones de Barcelona**

1.ª Automóviles de ciudad, de turismo y sus bastidores completos.

2.ª Automóviles de transporte y especiales. Bastidores completos para los mismos (ómnibus, camiones de reparto, de guerra, incendios, sanitarios, etc, etc.)

3.ª Motos y ciclos de todos los sistemas.

4.ª Accesorios en general.

5.ª Neumáticos y macizos.

6.ª Carrocerías para automóviles.

7.ª Navegación (canoas, lanchas automóviles, motores, accesorios, etc.)

8.ª Tractores agrícolas.

9.ª Aviación (dirigibles, aeroplanos, motores, accesorios, etc.)

10. Deportes diversos (equipos, trajes, abrigos impermeables, publicaciones, mapas, planos, itinerarios e industrias diversas concernientes al automovilismo, ciclismo deportes).

11. Maquinaria, útiles y herramientas para fábrica y talleres.

Los espacios máximos que se concederán por cada categoría serán los siguientes:

Automóviles de ciudad y turismo, ochenta metros por marca

Los constructores o agentes de una sola marca que se comprometan a no exhibir más que coches o «chassis» de la misma marca podrán tener opción a un espacio máximo de ciento veinte metros, así como los que, representando varias marcas, quieran tenerlas todos agrupadas en un solo «stand».

El espacio máximo que se concederá a a los expositores de accesorios será de cuarenta y ocho metros.

El Comité organizador lo forman: presidente, D. Magín Matheu y Ferrer; vicepresidente, D. José Ciudad, consejero de la Hispano-Suiza; tesorero, D. Arturo Elizalde; vocales: D. José Biosca, D. Amado Casajuana, D. Ricardo Corominas, D. Manuel F. Creus, D. Baltasar, Fiol, D. Francisco Quintana, D. Harry Walker; secretario general, D. Narciso Masferrer.

El Comité ha solicitado del ministerio de Hacienda la franquicia temporal de aduanas para las mercancías destinadas al salón.

Al estudio del Comité están los bocetos de los carteles, firmados por reputados artistas, algunos de ellos son del más vistoso efecto.

En la secretaría se siguen recibiendo a diario solicitudes de admisión, figurando entre otras importantes fábricas de España, Francia, Italia, Alemania, Austria y Norteamérica.

**Convenio comercial entre España y Austria**

Con fecha 5 de Febrero último, los respectivos Gobiernos de España y Austria, han convenido poner en vigor provisionalmente el tratado comercial que ha entrado en vigor el día 16 del mismo mes; dicho convenio figura publidado en la *Gaceta* del 21 de dicho mes de Febrero.

**Fiestas automovilistas**

Según leemos en la importante revista *Sevilla automovilista*, durante la próxima Primavera, se celebrarán en Sevilla varios festejos automovilistas organizados por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, contando para ello con la cooperación de la Comisión de propaganda regional, de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles.

Entre dichos festejos, ya aprobados por Junta general, celebrada el pasado día 31, figura, como más probable, la celebración de un Concurso de Carrocerías y Elegancia, bajo el Patrono del Comité de la Exposición Ibero-Americana y a beneficio de la Cruz Roja. Para este Concurso se está gestionando que sean cedidos los salones del primer sector de la Plaza de España, y aunque no está determinada la fecha fija de su celebración, estimamos que será los días 13, 14, 15 y 16 del próximo mes de Abril.

También tendrá lugar, el día 15 del referido mes, una *Gymkhana* automovilista que se celebrará en Tablada, a beneficio de la Asociación Sevillana de Caridad, con arreglo a las bases que publicaremos en nuestro próximo número; además se proyecta una Caravana automovilista al Monasterio de la Rábida, pasada que sea nuestra renombrada feria, y varias pruebas de velocidad y en cuesta, sin que estas últimas tengan carácter oficial.

**Contribución industrial**

En los primeros días del próximo mes de Abril, se reunirá el gremio de vendedores de automóviles, para hacer el reparto contributivo.

**Se inaugura el Congreso Internacional de Turismo en París**

Se ha inaugurado en el ministerio de Obras Públicas el Congreso Internacional del Turismo, encargado de coordinar los esfuerzos y trabajos de las Asociaciones turistas y de los automóviles Clubs.

Asisten al Congreso cien delegados, correspondientes a veinticinco países, y los trabajos durarán tres días.

La sesión inaugural ha sido presidida por el ministro de Obras Públicas.

**Viajes**

Después de pasar una corta temporada visitando en Detroit (E. U. A), la fábrica de los automóviles «Dodge», ha regresado a Madrid D. José Ibarrola, Director de la casa Auto Tracción, S. A., representantes generales en España de dicha marca.

**La exposición Citröen**

El día 9 se inauguró el magnífico local que para exposición de los automóviles Citröen, han instalado en la Gran Vía, número 12, la Sociedad Española de Automóviles Citröen. En el salón, muy amplio y decorado con gran gusto y riqueza, se expusieron diversos modelos de tan importante y popular marca, que llamaron poderosamente la atención de los innumerables visitantes.

Por falta material de espacio, no nos ocupamos hoy, con la extensión que ello merece, de este nuevo local, lo que haremos en breve, enviándoles hoy, desde estas columnas, a sus directores y altos empleados de la casa, nuestra sincera felicitación.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO POR LA CENSURA MILITAR

Imp. de C. Vallinas, Luisa Fernanda, 5, MADRID. Telf.º 15-48 J

© Biblioteca Nacional de España

# COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE FEBRERO

## EN MADRID

| Núm. | Marca | Propietario | Domicilio |
|---|---|---|---|
| 15588 | Citroen | Princesa de Ratibor | Serrano, 38 |
| 15589 | Dion Bouton | Julia Fernández | C. Coello, 42 |
| 15590 | Cleveland | Angel Carrizo | Castillo, 20 |
| 15591 | Buick | Gonzalo Sáinz | Lista, 19 |
| 15592 | Ford | Florentino Sáinz | Sta. Bárbara, 6 |
| 15593 | Idem | Jaime Nicol | M. Cortina, 4 |
| 15594 | Fiat | Isidro Buceta | Felipe IV, 5 |
| 15595 | Ford | Fermín Saja | Atocha, 112 |
| 15596 | Minerva | Ministro de Polonia | Quintana, 5 |
| 15597 | Buick | F. Díaz de Mendoza | Tamayo, 6 |
| 15598 | Fiat | José Carvajal | Jaén |
| 15599 | Citroen | Rosendo Montero | Pilar, 3 |
| 15600 | Studebaker | Roberto Aleu | S. Engracia, 36 |
| 15601 | Dion Bouton | Julián Fernández | C. Coello, 42 |
| 15602 | Idem | Gonzalo Beammunt | Serrano, 60 |
| 15603 | Idem | Idem | Idem |
| 15604 | Idem | Santiago Jiménez | C. Cisneros, 7 |
| 15605 | Idem | Idem | Idem |
| 15606 | Citroen | Engracia Gómez | G. S. Bernardo |
| 15607 | Idem | Carlos Gómez | T.ª Fúcar, 12 |
| 15608 | Idem | R. Bommeville | Cedaceros, 1 |
| 15609 | Panhard | J. M. Saramendi | San Agustín, 13 |
| 15610 | Ballot | Emilio Azn r | Almagro, 29 |
| 15611 | Ford | L Caramina | P. Delicias |
| 15612 | Dodge | Gonzalo Gómez | S. M. Cabeza, 5 |
| 15613 | Licorne | M. Rodrigo | Hotel Madrid |
| 15614 | Willys Knight | José de Rivas | M.ª Cristina, 3 |
| 15615 | Buich | Carlos G. Acebo | |
| 15616 | Idem | Eugenio Martínez | Hotel Barazal |
| 15617 | Delage | Gumersindo Rico | C. Aranda, 10 |
| 15618 | Studebaker | Miguel García | L Rueda, 19 |
| 15619 | Indian | Dolores López | Cádiz |
| 15620 | Packard | Santiago Ruiz | M de Cubas, 8 |
| 15621 | Ford | Pedro Maldonado | Leganitos, 4 |
| 15622 | Peugeot | Fernando Giraldez | Altamirano, 21 |
| 15623 | Renault | Lidai Arizmendi | G. Pardiñas, 14 |
| 15624 | Ford | Pedro Hernández | C. Cisneros, 45 |
| 15625 | Studebaker | Mauricio Bravo | S. Engracia, 36 |
| 15626 | James | Jaime Berenguer | Yergara, 1 |
| 15627 | Ford | Pilar García | Conservatorio |
| 15628 | O. M. | Pedro Lafuente | Fuencarral, 35 |
| 15629 | Hudson | J. Medinaveitia | Larra, 8 |
| 15630 | Buick | Luis Sáinz | Montera, 54 |
| 15631 | Ford | R. de Quirós | |
| 15632 | Salmson | Miguel Rodríguez | Hotel Roma |
| 15633 | Hispano | J. María Ortega | Valverde 21 |
| 15634 | Buick | Emilio Olgado | Serrano, 18 |
| 15635 | Packard | Desmarais Hos | C. Xiquena, 6 |
| 15636 | N. A. G. | N. A G. Automóviles | P. Recoletos, 17 |
| 15637 | | | |
| 15638 | Ford | Z. Salgado | Serrano, 6 |
| 15639 | Citroen | María Simón Vela | Lista, 19 |
| 15640 | Ford | Meteyer | Plaza Indep.ª, 8 |
| 15641 | Panhard | Andrés Castellano | M. Esquinza, 9 |
| 15642 | Berliet | Rodríguez Cancedo | Gran Vía |
| 15643 | | Cándido Soto | Serrano, 3 |
| 15644 | Talbot | Federico Abascal | Hortaleza 134 |
| 15645 | Minerva | Luis Lamigério | Ferraz, 2 |
| 15646 | Citroen | Eugenio Vázquez | H. del Rey |
| 15647 | Idem | Idem | Idem |
| 15648 | Mathis | Donato Paredes. | Murcia |
| 15649 | | | |
| 15650 | Ford | Trinidad Bernal | E. Benot, 5 |
| 15651 | Citroen | Pedro Lorca | Alcalá, 172 |
| 15652 | Studebaker | Alfonso Noreña | Hermosilla 43, |
| 15653 | Studebaker | Martín Landaluce | Alcalá, 95 |
| 15654 | Citroen | Mariano Ponce | P.ª Matute, 12 |
| 15655 | Protos | S. A. Siemens | Barquillo, 28 |
| 15656 | Fiat | Dr Gasset | Fortuny, 1 |
| 15657 | Gray | Tomás Colmenarejo | Fuencarral |
| 15658 | Idem | Manuel Alba | R. Segovia, 35 |
| 15659 | A. S. | Francisco Alonso | P. Sta. Ana, 4 |
| 15660 | Renault | César Escriba | C. Xiquena, 15 |
| 15661 | Ford | José Fraile | Merejos, 14 |
| 15662 | Idem | A. Iniesta | S Bernardo, 116 |
| 15663 | Idem | Gil del Castillo | Paloma, 19 |
| 15664 | Idem | Matías Díaz | P. Acacias, 15 |
| 15665 | Idem | Francisco Maestre | S Bernardo, 116 |
| 15666 | Citroen | Luis Romeo | A. Aguilera, 29 |
| 15667 | Packard | Ignacio Sancho | Velázquez, 11 |
| 15668 | La Licorne | José Martínez | Hotel Madrid |
| 15669 | Idem | Idem | Idem |
| 15670 | Idem | Idem | Idem |
| 15671 | Idem | Idem | Idem |
| 15672 | Idem | Idem | Idem |
| 15673 | Idem | Idem | Idem |
| 15674 | Idem | Idem | Idem |
| 15675 | Idem | Idem | Idem |
| 15676 | Idem | Idem | Idem |
| 15677 | Ford | Marrony Quelles | San Martín, 4 |
| 15678 | Citroen | José Muñoz | M. Esquinza, 9 |
| 15679 | Idem | Santiago Arribas | Ponzano, 39 |
| 15680 | Janelnez | Antonio González | S Bernardo, 103 |
| 15681 | Citroen | T. Montejo | Eraso, 3 y 5 |
| 15682 | Idem | Idem | Idem |
| 15683 | Idem | José Echarte | S. Bernardo, 63 |
| 15684 | Delage | Pedro López | G. Castaños, 4 |
| 15685 | Studebaker | Ricardo Sánchez | Montera, 33 |
| 15686 | Packard | Fernando Calervaris | P. Castellana, 8 |
| 15687 | Renault | Máximo Levy | San Agustín, 7 |
| 15688 | Dodge | Juan Alvarez | Badajoz |
| 15689 | Citroen | Pedro Sandarias | P. Recoletos, 7 |
| 15690 | Renault | Rafael Rosado | B. Herreros, 10 |
| 15691 | Saurer | Enrique Rodríguez | Ferraz, 4 |
| 15692 | N. A. G. | Emilio González | Toledo |
| 15693 | Renault | Marqués Bolarque | Castellana, 44 |
| 15694 | Peugeot | Torras Herrería | P. Prado, 3 |
| 15695 | Fiat | Juan Sáinz | Soria |
| 15696 | Renault | José M. Cortés | P. Oriente, 7 |
| 15697 | Idem | Idem | Idem |
| 15698 | Idem | Idem | Idem |
| 15699 | Salmson | Mariano Benlliure | Abascal, 53 |
| 15700 | Citroen | Mariano Rodríguez | Alcalá, 60 |
| 15701 | Berliet | Pedro Moreno | Toledo |
| 15702 | Mc-Farlan | Jesús Lamamié | Goya, 38 |
| 15703 | | | |
| 15704 | Renault | La Alcoholera | Prado, 20 |
| 15705 | Citroen | Antonio Soria | S. Engracia, 66 |
| 15706 | Amilcar | J. Mauvais | Serrano, 8 |
| 15707 | | | |
| 15708 | D. F. P. | P. del Arco y Compañía | Valverde, 36 |
| 15709 | | | |
| 15710 | Dion Bouton | José Miralda | Pta. Cerrada, 3 |
| 15711 | Ford | T. Industriales | Alcalá, 31 |
| 15712 | Thoman | Enrique López | Fuencarral |
| 15713 | Essex | Marqués Cortina | Jorge Juan, 17 |
| 15714 | Idem | Isabel Allen | S. Jerónimo, 32 |
| 15715 | Chenard | Juan Rivera | R. Cruz, 51 |
| 15716 | Hudsou | Dirección Seguridad | |
| 15717 | Renault | Ramón Montagud | Alcalá, 12 |

© Biblioteca Nacional de España

| Núm. | Marca | Propietario | Domicilio |
|---|---|---|---|
| 15718 | Fiat | Adolfo Hieslescher | Castellana, 28 |
| 15719 | A. S. | Federico del Campo | Victoria |
| 15720 | Dion Bouton | Juana de la Gloria | Serrano, 23 |
| 15721 | Ford | Ernesto Ramos | Españoleto, 20 |
| 15722 | Citroen | Juan Uhagon | A Martínez, 5 |
| 15723 | Buick | Santiago López | G. Bilbao, 7 |
| 15724 | Idem | José María González | Columnela, 9 |
| 15725 | Citroen | Eladio Valle | Justiniano, 6 |
| 15726 | Packard | Mr. Gruna | Velázquez. 29 |
| 15727 | Citroen | Ventura Piñero | Rosales, 26 |
| 15728 | Renault | Enrique Pastor | Barco, 30 |
| 15729 | Buick | Anselmo Martín | Apodaca, 20 |
| 15730 | Citroen | G. de Riso | Pí y Margall, 12 |
| 15731 | Idem | Idem | Idem |
| 15732 | Amilcar | Vicente Sanz | Montero, 55 |
| 15733 | Delage | Babel y Nervión | San Agustín, 2 |
| 15734 | Ford | Pedro Faba | S Bernardo, 116 |
| 15735 | Renault | Auto Taxis | C. Aranda, 15 |
| 15736 | Idem | Idem | Idem |
| 15737 | Idem | José Pardo Urdapilleta | Zurbarán 32 |
| 15738 | Olbmovile | Manuel González | Barquillo, 8 |
| 15739 | Dion Bouton | Desmarais Hermanos | C. Xiquena, 6 |
| 15740 | | | |
| 15741 | Fiat | A. Rivas | Hortaleza, 15 |
| 15742 | Buick | Condesa Monte Oliva | M. Riscal, 12 |
| 15743 | Idem | Julio Fernández | P. Vergara, 29 |
| 15744 | Berliet | Hotel Gran Vía | Pí Margall, 5 |
| 15745 | Studebaker | Carlos Rubiales | P. Sta. Cruz, 2 |
| 15746 | Zedel | Alfonso Loma | A. Cano, 27 |
| 15747 | Fiat | F. Fernández | Mostenses, 4 |
| 15748 | Panhard | Enrique Saavedra | Serrano, 23 |
| 15749 | Studebaker | José María Granada | G. el Bueno, 3 |
| 15750 | Gray | Serafín Francisco | Pozuelo |
| 15751 | Voinsin | Tomás Allende | Ayala, 37 |
| 15752 | Peugeot | E. Cabré | Palma, 44 |
| 15753 | Ford | Mariano León | Jacometrezo, 75 |
| 15754 | Alfa | A. Pedro Laveira | Quintana, 26 |
| 15755 | | | |
| 13756 | Amilcar | Francisco Isara | Génova, 25 |
| 15757 | Studebaker | Miguel García | Lope Rueda, 19 |
| 15758 | Amilcar | Luis García | Ezpoz y Mina |
| 15759 | Citroen | Pedro Gómez | A. Aguilera, 26 |
| 15760 | Idem | Hospital Rey | |
| 15761 | Fiat | Perfecto García | Juan Mena, 11 |
| 15762 | Idem | Cecilio Rodríguez | Casa Fieras |
| 15763 | Idem | E. Rodríguez | B. Gutiérrez, 7 |
| 15764 | Moon | Conde San Juan | Alcalá, 69 |
| 15765 | Essex | Román Gallego | Dr. Ezquerdo |
| 15766 | | | |
| 15767 | Studebaker | José Torres | Tomelloso |
| 15768 | Ford | Conde Peromanos | Madrazos, 5 |
| 15769 | Salmson | Ramón Alvarado | Zurbano, 32 |
| 15770 | Steiger | Emilio Lacasa | Jorge Juan, 20 |
| 15771 | Citroen | Ricardo Beamont | Serrano, 60 |
| 15772 | Idem | Marqués Aldama | Almagro, 38 |
| 15773 | Delamnay | Mariano Gómez | Castellana, 12 |
| 15774 | Mathis | José de Luque | Almirante, 12 |
| 15775 | | | |
| 15776 | U. S. A. | La Fama | Pacífico, 16 |

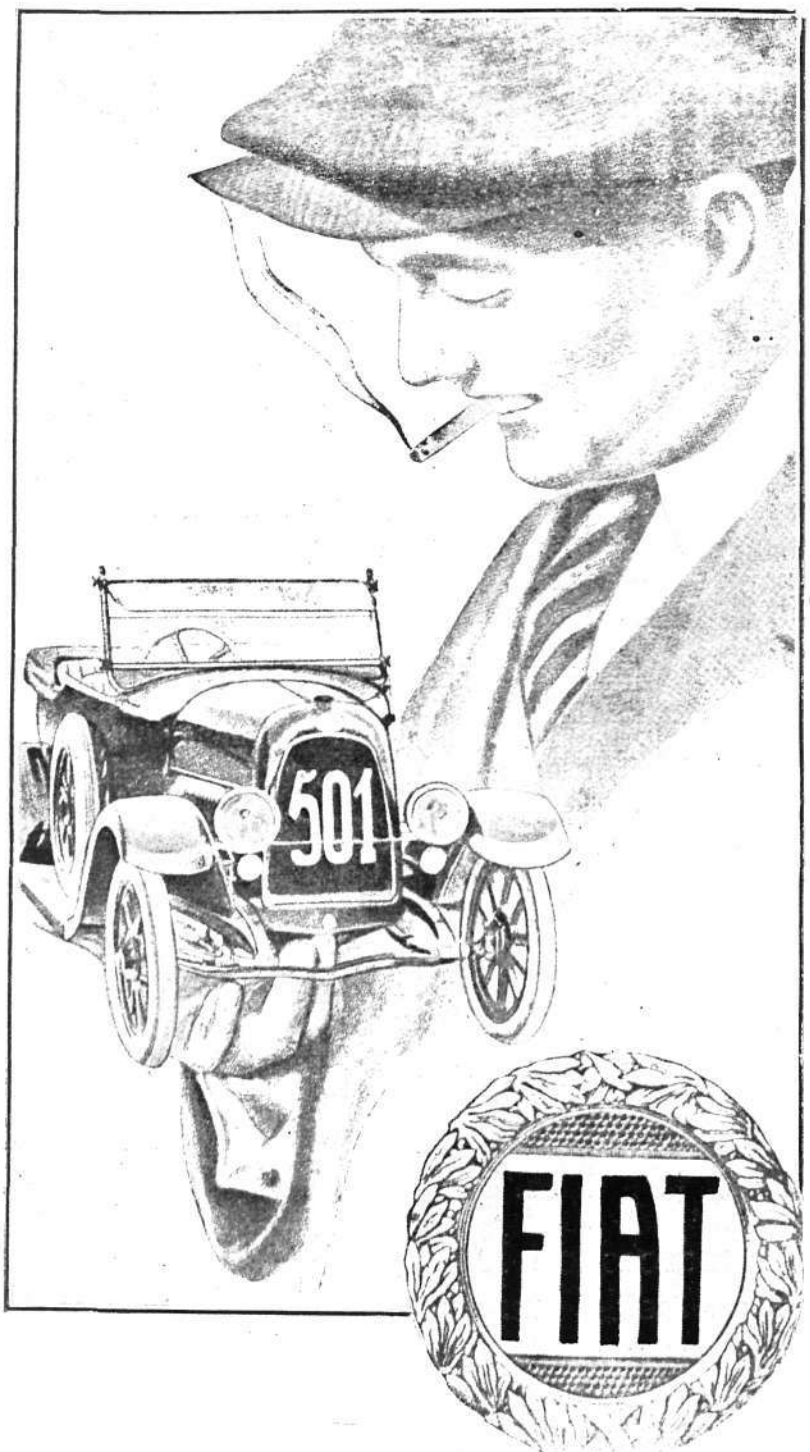
# EN VALENCIA

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3138 | Renault | Monfort-Peris | Gracia, 6 |
| 3139 | Buick | Carlos Bosch | Denia |
| 3140 | Gardner | Juan Nebot | Gran Vía |
| 3141 | Idem | Alfonso López | C. H. Francés |
| 3142 | Hotchkis | Emilio Casalduero | Gran Vía, 53 |
| 3143 | Ford | Compañía N. de Teléfonos | A. Calderón, 12 |
| 3145 | Peugeot | Miguel Moucho | Gata |
| 3146 | Buick | Salvador Jeus | Sagunto, 37 |
| 3147 | Ford | Fumigadores Químicos | |
| 3148 | Berliet | Antonio Igual | Lauria, 20 |
| 3149 | Idem | Joaquín Igual | Emb. Vich, 11 |
| 3150 | Citroen | Hermenegildo Soriano | Utiel |
| 3151 | Doriot-Franklin Paseut | Modesto Talens | Samaniego, 7 |
| 3152 | N. A. G. | Joaquín Sadea | Banes, 2 |
| 3153 | Ford | Silviano Jiménez | Requena |
| 3154 | Idem | Vicente Navarro | Encaroz, 3 |
| 3155 | Idem | Trinitario Bonet | Alcudia Carlet |
| 3156 | Idem | Vicente González | S. Vicente, 48 |
| 3157 | Idem | José Beltrán | V. de Castellón |
| 3158 | Idem | Roque Espert | Alginet |
| 3159 | Buick | Juan Feliú | Vinaroz |
| 3160 | Wichite | Juan Cervera | Pedralva |
| 3161 | Gray | Emilio Martínez | Alcira |
| 3162 | Lancia | Carlos Martínez | A. de Saboya |
| 3163 | Ford | Trenor y Compañía | T. Caballeros, 9 |
| 3164 | Idem | Vicente Micó | Pí Margall, 96 |
| 3165 | Dodge | Manuel Mompó | Onteniente |
| 3166 | Citroen | Francisco Nogués | G. Esteve, 10 |
| 3167 | Studebaker | Francisco Irenas | C. de Trenor, 5 |
| 3168 | Citroen | Viuda de Beltrán | A. Puerto, 125 |
| 3169 | Ford | Desamparados Cases | Suchente |
| 3160 | Bugatti | Ramón Tudela | P. Huérfanos, 1 |
| 3171 | Peugeot | Rafael Garrigues | P. Sorolla, 4 |
| 3173 | Ford | Pascual Plasencia | Utiel |
| 3174 | Dodge | Daniel Cavedo | Sueca |
| 3175 | H. Luvia | Francisco Alepuz | Caballeros, 9 |

# RELACION por marcas de los automóviles, camiones y motocicletas matriculados en Madrid durante el segundo semestre de 1924.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ford | 224 | N. A. G. | 15 | Rolls | 5 |
| Fiat | 212 | Berliet | 15 | Itala | 5 |
| Citroen | 196 | Packard | 14 | Indian | 5 |
| Dion Bouton | 180 | Sequeville | 14 | Victoria | 5 |
| Renault | 103 | Rugby | 13 | Hupmobile | 4 |
| Gray | 84 | Saurer | 13 | | |
| Buick | 67 | Overland | 13 | Lincolm; Thoman; Unic; Excelsior; Scat; | |
| Studebaker | 53 | Clevelaud | 12 | B. N. C; Scheider; Cole; La Buire; George | |
| Hispano | 40 | Bignau | 10 | Irat; Chamler; O. M.; Benz; A. S.; Hisparco; | |
| Zedel | 40 | Harley | 10 | tres cada marca. | |
| Chevrolet | 37 | Oacklad | 10 | | |
| Amilcar | 32 | U. S. A. | 8 | Reo; Landa; España; Paige; Dietrichs; Ver- | |
| Mathis | 29 | Cadillac | 8 | morel; Spa; Mettallurgique; Crisleyr; Aries; | |
| Essex | 23 | Dodge | 8 | Ausaldo; Berna; Delaunnay; Delahaye; Latil; | |
| Talbot | 23 | Daimler | 8 | dos cada marca. | |
| D. F. P. | 23 | Lancia | 8 | | |
| Hudson | 21 | Minerva | 8 | Royal; Standard; Bugatti; Volseley; Hotch- | |
| Salmson | 21 | Obsmobile | 6 | kis; Praga; Templar; Izaro; Elizalde; Búscoe; | |
| Panhard | 19 | Steyr | 6 | Histin; Trineup; James; León Paulet; Sene- | |
| Jewet | 17 | Ballot | 6 | chal; Willys; Henderson; Alfa; Allelulia; | |
| Avions | 17 | Chenard | 5 | Benjamin; Biassier; Bussichg; Crosley; Far- | |
| B. S. A. | 16 | Delage | 5 | man; Durant; Dux; Lorraine; Moon; Rovin; | |
| Mercedes | 15 | Velocette | 5 | Peugeot; Tinot; uno cada marca. | |

© Biblioteca Nacional de España




Agencia general para España:

# FIAT HISPANIA, S. A.

Gran Vía, 19 ✳ MADRID



© Biblioteca Nacional de España