



REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - 1.º.

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

EL CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO

EN mi artículo anterior he pretendido dar al lector una idea de los principales argumentos que a mi modo de ver demuestran la conclusión sostenida por mí de que el famoso circuito de turismo es conveniente, pero no necesario.

Voy a ocuparme hoy de la segunda parte prometida que es la más interesante y la clave del circuito; de los medios económicos para su construcción y conservación. Ya en mi primer artículo hice algunas consideraciones generales sobre el error de pretender hacerlo, basándose en el presupuesto general del país por dos razones fundamentales: 1.ª porque los recursos del Erario no consienten destinar mayores cantidades a la conservación de carreteras y 2.ª porque el disminuir la consignación de las demás para atender sólo a las del circuito es según la frase vulgar *desnudar un santo para vestir otro*, aparte de que los contribuyentes españoles pagan sus impuestos para el arreglo de todas las carreteras de España, tanto las suyas como las ajenas y... harían muy bien en negarse a pagarlas si se destinaran a cuidar las carreteras ajenas en perjuicio de los propios; esta pretensión es no sólo inmoral sino antijurídica de todo punto, y por tanto impracticable. ¿Cómo se la de hacer entonces? pues muy sencillo, es un principio general de derecho y economía, que quien se beneficia de un servicio debe contribuir con preferencia a su sostenimiento, y teniendo este presente así como el refrán popular que dice que *el que está a las maduras debe estar a las duras*, es muy fácil encontrar la solución, y es la siguiente: Las provincias, los ayuntamientos, las poblaciones, los hoteles, el comercio de los pueblos que atraviesan las carreteras del circuito y que son los que van a resultar beneficiados por ese turismo automovilista, deben ser los que sostengan y conserven en debido uso esas carreteras por medio de subvenciones, suscripciones, etc. Ello es desde luego lo más lógico, lo más eco-

nómico, lo más moral y lo más jurídico. Y no se crea que ello resultaría gravoso a ninguna de las entidades y particulares a quienes corresponda el pago, no, porque según el croquis del circuito, éste atravesaría a lo sumo cada provincia por su lado más largo y tomando su mayor longitud, resultarían unos 250 kilómetros como máximo para cada provincia, es decir, que cada provincia tendría que pagar el sostenimiento de esos 250 kilómetros en las condiciones requeridas; con lo que gasta con ello el Estado, suelen estar en medianas condiciones de reparación, pero para ponerlos y sostenerlos en buenas condiciones no se necesita gastar otro tanto, ni mucho menos. Lo primero que debían haber dado a luz los autores del proyecto, era el presupuesto de gastos de arreglo y conservación del circuito, dato sin el cual caminamos completamente a ciegas todos cuantos de este asunto nos ocupamos, empezando por ellos mismos. Y para no incurrir en errores, es necesario acudir a cifras de estadísticas que prometo a mis lectores para el próximo número. Entretanto voy a convencerlos, o por lo menos a intentarlo de la justicia de que sean las personas indicadas las que deban contribuir al sostenimiento del circuito.

No cabe duda que si esa corriente de turismo es tan numerosa como creen los autores de la idea al paso de tanto turista por las poblaciones que crucen, se señalará por gastos en fondas, hoteles, garajes sobre todo y también sobre el resto del comercio, pues raro es el turista extranjero que visita una población sin llevarse de ella algún recuerdo ya artístico, ya típico del país, etc., y esto ocasiona un ingreso mayor en todos los órdenes; también la visita a los monumentos artísticos, etc., que suele estar o puede estarlo, gravada con la necesidad de sacar permisos de visita, puede dar una parte de su recaudación para el circuito; y en fin, todos aquellos que de una manera

directa o indirecta se benefician en algún modo por esa corriente de turismo que al ofrecerle mejores carreteras, más facilidades, etc., irá en aumento: el circuito es un negocio para las poblaciones por donde pase y para su comercio, y muchos de sus vecinos, pues justo es que lo paguen y expongan en ese negocio su dinero. Con eso y con una subvención de la Diputación y los Ayuntamientos por donde cruce, está arreglado el problema y hecho y conservado el circuito sin ser una carga para el Estado ni motivo de que las demás carreteras españolas estén peor de lo que están hoy. Además, también podría implantarse un pequeño impuesto a los coches que circularan por esas carreteras, como sucede en las provincias vascongadas, un pequeño recargo que podría cobrarse a la entrada de las poblaciones y ello ayudaría también a reunir la cantidad necesaria, bien entendido que esa cantidad habría de cobrarse exclusivamente a los coches que recorriesen carreteras del circuito.

De este modo, solucionado el problema económico del circuito, podría pensar en hacerse algo grande, e incluir en él a todos aquellos pueblos que hoy no lo están y que siendo dignos de ser visitados por cualquier razón, contribuyeran a conservar dicho circuito con sus subvenciones, etcétera. Y dejaremos para el próximo artículo el hablar del trazado del circuito para no fatigar hoy más a nuestros lectores.

X. DE X.

Señas de la portada

Automóviles "Delage"

S. E. C. R. E. A.

San Agustín, 2.—MADRID

VARIAS CUESTIONES DE DETALLE RESPECTO A LA SUSPENSION

Hay pocas cuestiones que interesen hoy al automovilista tanto como la suspensión del coche. Es verdad que ahora los órganos del automóvil: motor, embrague, caja de velocidades, transmisión, frenos etc., han alcanzado un grado de perfeccionamiento mecánico suficiente para no preocupar al chófer sino a intervalos muy largos. Por ello su atención se concentra en la suspensión del coche, motivo de muy frecuentes molestias (roturas de ballestas, aflojamiento de tornillos, juego de la carrocería etc.). Debemos reconocer que se ha hecho un gran esfuerzo por nuestros constructores, desde algún tiempo a esta parte, a fin de dar a este problema una solución satisfactoria. Si algunos nuevos dispositivos han hecho su aparición, hay uno que ha marcado una recrudescencia bastante neta: la ballesta recta. No hay por tanto ningún progreso, dirán algunos, sino más bien un retroceso, puesto que no hay solución más antigua que esta que data de los primeros tiempos del automóvil. Desde el punto de vista, principio, esta reflexión es justa, pero si se examina de cerca la cuestión, debe reconocerse, haciendo un ensayo con algunos de los coches provistos de esta clase de suspensión, que si el principio ha quedado intacto, la aplicación ha sido de manera general más estudiada que lo era antes.

No hace todavía mucho tiempo, la suspensión se consideraba tanto por el constructor como por el cliente como una función accesorio sin merecer atención. En efecto el cliente del coche barato no se atrevía a exigir demasiado, lo esencial era no tener molestias mecánicas; en cuanto al poseedor del coche de lujo, con tal que el motor fuera vigoroso lanzando un ruido impresionante y que le permitiera alcanzar al coche que levantaba delante de él nubes de polvo, era el colmo de sus deseos; poco importaba que el pasajero de atrás se rompiera el cráneo contra el techo de la limusine o de la conducción interior, o bien que se apease al final de 100 kilómetros con el cuerpo magullado. Es cierto que en aquella época, los caminos estaban aún casi en buen estado; pero hoy, con el estado deplorable de *nuestros caminos* el constructor ha debido inquietarse con el problema de la suspensión, tanto por dar satisfacción al cliente como por asegurar una duración suficiente a los órganos del coche.

Es a la ballesta recta a la que han concedido su preferencia la mayor parte de los constructores. Es todavía aquella la

que ofrece el máximo de ventajas. Su fijación por los dos extremos le impide desplazarse lateralmente, lo que suprime por consiguiente, el balanceo (lattement) del puente trasero comprobado con ciertos tipos distintos de suspensión.

Además es ésta la que, por lo expuesto, resulta de más fácil determinación en cuanto a las características necesarias con una aproximación suficiente; no se podría, en efecto, exigir una precisión absoluta en el cálculo de un órgano que obedece a leyes complejas y trabaja en las condiciones más variables. Será preciso evidentemente que su flexibilidad sea variable como lo es la carga a soportar; pero el problema es ya suficientemente complicado sin que sea necesario complicarlo más todavía. Con tal que se tenga en cuenta en origen (este es el asunto del constructor) datos razonables, determinados por la práctica, y relativos principalmente a la longitud de la ballesta y a su flexibilidad es fácil establecer una buena suspensión; no hace falta más que conocer la carga que la ballesta tendrá que soportar. Una ballesta trasera no debe tener, en principio, menos de 1,30 m. de longitud; la flexibilidad no debe ser inferior a 25 mm.; como éste es el máximo cuando la ballesta es sensiblemente rectilínea, se deberá llegar a obtener una ballesta recta en las condiciones normales de carga.

Para determinar el peso que debe soportar, por ejemplo, una ballesta trasera, es suficiente con pesar la parte trasera del coche en carga, es decir, con la carga normal que se deba transportar, con los viajeros de la parte delantera y los de la trasera; después se resta de esa cifra el peso del puente trasero, y el resultado obtenido dividido por 2, representa la carga que deba llevar cada ballesta. Con estos tres datos, longitud, flexibilidad necesaria y carga total, que la ballesta ha de soportar, el fabricante de ballestas proveerá las que exactamente convienen. Lo esencial es, pues, dar al fabricante indicaciones precisas: sus oficinas de estudio harán lo restante. Visto de este modo, el problema de la suspensión, parece pues, simple para el constructor, siendo todo el trabajo de la incumbencia del fabricante, ¿por qué entonces, se oye a los automovilistas quejarse tan amenuado de la mala suspensión de su coche?

Ocurre con frecuencia que un chasis provisto de ballestas que han sido perfectamente determinadas por el constructor y que convendrían perfectamente si se le

equipase con una carrocería torpedo, se le coloca después, a gusto del cliente, un coupé o conducción interior; a la inversa sucede también algunas veces. Como el chasis en cuestión comprado con frecuencia a un agente en cuya casa estaba expuesto, o a un representante de provincia, lleva carrocería construída las más veces fuera de la fábrica, hay pocas probabilidades de que pueda volver al constructor; conservará pues, las ballestas con que salió: igualmente pasarán pocos días sin que el propietario del coche no pregone en todas partes que tal o cual marca tiene una suspensión detestable, sin darse cuenta de que el principal culpable de ello es él mismo y no el constructor del coche. Como ya hemos dicho y no nos cansaremos de repetir, la cuestión de las ballestas es asunto muy complejo, respecto del cual, hay que conformarse a la aproximación; mas aún hay que hacer todo lo posible para establecer exactamente datos que permitan al fabricante determinar las características de las ballestas que convengan.

Todo propietario de un coche cuya suspensión es mala, debe, antes de recriminar al constructor, asegurarse de que sus ballestas responden bien a la carga que va a llevar el coche. Para esto bastará pasar la parte trasera como ya hemos indicado antes, y enviar este dato al constructor quien, conociendo las características de las ballestas que equipaban el chasis a la salida de fábrica podrá dar todos los informes necesarios para adquirir las ballestas convenientes. Esta es la solución más sencilla, a la par que ofrece las mayores garantías; pero lo más frecuente es que el que reside en provincias encuentre muy apropiado ir a un garaje. Si la suspensión es muy dura, pide que se le quite una hoja a cada ballesta; si aquella es blanda, pide que se le añada una. Nos encontramos en este caso, en presencia de una opinión muy arraigada en el espíritu de la mayor parte de los automovilistas, o sea la de suponer que para hacer de una ballesta que no conviene otra perfecta, basta quitar o añadir una hoja cualquiera que sea, grande o pequeña con tal que sea una hoja de ballesta. Este hecho bastaría de por sí para probar la poca importancia que se concede generalmente a las ballestas de suspensión. Se creería que muchos no hacen más caso de una ballesta de auto que de la de un carrito. Pocos se dan cuenta de que quitar una hoja es destruir completamente un conjunto sabiamente calculado y donde cada hoja tiene su razón de ser; es com-

prometer su solidez; es en todo estado de causa exponerse a contrariedades. Una ballesta no puede ni debe ser reemplazada sino por otra ballesta completa.

Lo que contribuye ciertamente a sostener este punto de vista, es el hecho de que casi siempre el garajista hace lo que su cliente le pide. Si no lo hiciera dejaría suponer que tenía un interés pecuniario en hacer el cambio de la ballesta completa, y en definitiva, cualquiera de sus colegas, haría lo que él se negaba a hacer. Observamos además, que estas ideas tan simples sobre la suspensión no se encuentran más que cuando se trata de ballestas rectas. No hay un chófer que se atreviese a tocar una ballesta cantilever.

Otro caso menos frecuente, por cierto, pero también menos perdonable ocurre algunas veces en los talleres de reparación de los mismos constructores. Allí se sabe muy bien que no se debe quitar ni añadir ninguna hoja; esto sería además complicar realmente el trabajo, pues es más fácil

reemplazar una ballesta por otra desde el momento en que las hay en su almacén; pero por contra, se conforman muchas veces, bien sea para no hacer esperar a un cliente que tiene urgente necesidad de su coche, o bien por ignorancia del almacenista o de los obreros.

Es frecuente, en efecto, encontrar almacenistas que en nociones mecánicas saben apenas distinguir una ballesta de nueve hojas de otra de diez; a ello se confían para determinar la carga que la ballesta puede soportar. La flexibilidad es con frecuencia para ellos, un factor que poco les importa. Evidentemente existen indicaciones a punzón sobre la hoja maestra de la ballesta, pero como frecuentemente hay varias, por haber pertenecido una hoja sucesivamente a conjuntos diferentes, es bastante difícil fiarse de estas indicaciones.

Queda en efecto, el obrero encargado del montaje o bien el jefe de talleres que podrían apercibirse del error, pero les fal-

tan los medios de investigación. Por tanto, no tiene otro recurso que montar la ballesta que le dan del almacén.

Hemos indicado aquí los casos extremos que se presentan de vez en cuando con el sólo fin de advertir al lector de las eventualidades ante las que puede encontrarse. Es evidente que en la práctica, la larga experiencia del almacenista le da lugar a conocimientos técnicos.

Nos hemos extendido tal vez, demasiado sobre este asunto de las ballestas rectas de suspensión, con el sólo fin de procurar convencer al lector de que si se le concediese a esta cuestión con más frecuencia la importancia que merece, muchas suspensiones reputadas malas, se verían disminuir en una gran proporción.

C. FAROUX

(de L. Exportation Française).

Por la traducción,

V. LLUCH.



Una vista de la Exposición de Nueva York, clausurada recientemente.

HOMENAJE A D. RICARDO RUIZ FERRY

PARA celebrar la entrega del título de presidente honorario de la Sociedad de Socorros Mutuos, Unión Española de Conductores de Automóviles, que le ha sido concedido a D. Ricardo Ruiz Ferry, la directiva de dicha entidad organizó un homenaje popular, consistente en un banquete, al que concurrieron cerca de 350 personas.

Con el Sr. Ruiz Ferry se sentaron en la mesa presidencial, el ex ministro don Juan de la Cierva, Sr. Casajús, vicepresidente de la U. E. C.; D. Carlos Resines, secretario del R. A. C. E.; señor marqués de Orellana, que llevaba la representación del alcalde señor conde de Vallenga-

no, y Sres. Goitre, Pradillos, Alvarez, Terol, Bofarul y Cierva y Codorníu.

Inió los brindis el Sr. Casajús, en nombre de la Sociedad, leyendo unas sinceras cuartillas, en las que explicaba la significación del acto, haciendo resaltar, la cordialidad existente entre los asociados y su deseo de que las autoridades persistan encauzando el problema de la circulación.

El Sr. Ruiz Ferry, agradeció la distinción de que se le hacía objeto y elogió la labor de la Unión Española de Conductores de Automóviles.

A petición de los comensales, D. Juan de la Cierva habló para significar su sim-

patía por la labor del Sr. Ruiz Ferry y de la Sociedad de Socorros Mutuos, elogiando al uno y a la otra, para la que deseaba toda clase de prosperidades.

Por último hicieron uso de la palabra el marqués de Orellana, transmitiendo el saludo del alcalde y celebrando la organización de los conductores de automóviles de Madrid, y el delegado de Carruajes, quien prometió seguir ocupándose de problema de la circulación.

Se recibieron muchas adhesiones, entre ellas la del Embajador de Francia, Cámara del Automovilismo y doctor Martín Luque.

El acto resultó sumamente cordial.

NUESTRA PORTADA

Al ilustrar la portada del presente número de nuestra publicación, con un coche de la tan admirada como universalmente conocida marca «Delage», no podemos sustraernos a la tentación, no de hacer un elogio de las características del mismo, que no precisa, y para lo que sería impotente nuestra pluma; si porque el no hacerlo, implicaría para nosotros, una falta de respetuosa admiración, al conocido industrial, que dió fama con los productos de su fabricación al proverbio que, como lema se impusiese: *«Hacer una sola cosa, pero hacerla bien»*, por ello es que resulta más difícil e innecesaria, la labor del articulista.

¿Qué alabanzas puede prodigar nuestra modesta pluma, a quien como el constructor Sr. Delage, consiguió, que ese atleta de acero que sale de sus fábricas con músculo infatigable diese la vuelta victoriosa y triunfalmente por todo el continente mundial? ¿Qué podríamos nosotros decir de su energía formidable, de la progresiva dulzura de sus engranajes?

¿Quién, técnico en el arte del automovilismo, no conoce sus variables velocidades, desde la de un hombre al paso, hasta la de 100 kilómetros o más por hora, así como su admirable diferencial dentado en espiral, y encargado en este acabado conjunto mecánico, de recibir y saborear con

deleite la fuerza que le transmite el bloque-motor?

Hablar del motor «Delage» es expresar la quintaesencia de la construcción mecánica del automóvil, que lo complementan sus lujos y comodidades accesorias, cual son el arranque eléctrico o freno integral, sobre las cuatro ruedas, «que el imponente constructor fué el primero en emplear», y que en la actualidad ha llevado a su más absoluta perfección y que convenientemente agrupados hacen del coche «Delage», el preferido de las personas de buen gusto.

Días pasados hicimos una visita a la importante entidad española S.E.C.R.E.A. establecida en esta corte, en la calle de San Agustín, núm. 2, y que representa con la exclusiva a más de los coches marca «Delage», los de la no menos importante marca «Citroën».

Nos recibió con su proverbial amabilidad el caballeroso hombre de negocios ex diputado a cortes y presidente de la citada Sociedad, D. Prudencio Muñoz... este D. Prudencio Muñoz, que posee toda la aristocrática prestancia de un «gentleman», pero que es hombre hecho en el trabajo y en los azares de la vida moderna, que trabaja diez y ocho horas diarias, y que tanto impulso ha dado a la agricultura e industrias nacionales. Le acompa-

ña el secretario de la Sociedad, su colaborador eficazísimo e invariable amigo el incansable paladín de las grandezas del automovilismo en España, Sr. Molinero; el hombre con alma de niño, de la eterna sonrisa cual le dicen sus íntimos.

Aprovechamos los escasos minutos que nos concede este hombre laborioso para contemplar un hermoso coche que tiene expuesto en su lujoso establecimiento; un coupe-limousini 11-HP «Delage» que no nos sorprende haga exclamar a las personas de gusto más exquisito, tanto por su apenas oblicua línea, como por la sobriedad de sus tonos de color, y la discreción de su barnizado *«Este será mi coche»*. A nosotros nos da la sensación de un diamante tallado al que, seguramente se disputarían los más afamados artifices engarzar en el preciado metal con que alguna beldad habría de dar un nuevo matiz a su belleza.

Esto, es el coche que vimos; broche de oro, estuche preciado donde la dama más elegante puede armonizar el conjunto de sus galas y hermosura, con una joya más; un «Delage».

Nos despedimos del Sr. Muñoz, pensando que en esta hora de España, de renovación o fatal hundimiento en que nos es tan necesaria una nueva tabla de valores, si este hombre seguirá siendo hormiga, en su patriótica, sorda y callada labor.

ACUERDO PLAUSIBLE

Es el tomado días pasados por la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles en Junta general extraordinaria, decidiendo por mayoría de sus asociados, confirmar el acuerdo que en la última general recayó de no celebrar este año exposición, ni cooperar a ninguna que se proyectase celebrar, y que el Vocal de la misma en la Comisión Permanente de automovilismo, informase desfavorablemente la solicitud presentada al Ministerio del Trabajo, por la Sociedad Palacio de Hielo en demanda de permiso oficial para celebrar en la corte una exposición de automóviles en el próximomes de Junio.

Con este acuerdo, que representaba la opinión general de los importadores madrileños, no era de dudar que Madrid no tuviera este año salón, mucho más cuando conocíamos otro acuerdo recaído por los elementos de la Cámara de Constructores, que cuentan con un vocal en la Comisión del Ministerio del Trabajo, contrario también, a que se celebrase salón en

Madrid en la misma época que el suyo, y siendo ambas Cámaras representantes del elemento automovilista español, sus acuerdos emitidos por sus vocales, fueron secundados unánimemente por los restantes señores que forman la Comisión permanente de automovilismo, decidiendo en asamblea recientemente celebrada en el Ministerio del Trabajo, no autorizar en este año exposición de automóviles en Madrid.

No nos ha sorprendido esta determinación iniciada por la A. N. I. A. y secundada por la Comisión permanente, puesto que en nuestro último número, aunque no afirmábamos que tendríamos este año salón, hacíamos entrever cierta duda, afianzándonos al acuerdo que tiempo atrás tomaron los importadores en el seno de la Asociación, pues conociendo de sobra, que es norma suya cumplir los acuerdos que en las Juntas recaen, no era aventurado suponer que el proyecto de los señores del Palacio de Hielo no encontraría eco

en los representantes de automóviles, tan afectos a la A. N. I. A. y seguros estamos hubieran rechazado las proposiciones que se les hubieran hecho, de concurrir a una exposición, que además de no patrocinarla, sus primeros trabajos se hacían a espaldas de la misma, no obstante conocer las opiniones en contra que repetidamente se hicieron públicas.

No dudamos que la buena disposición en que se encuentran hoy la A. N. I. A. y la Cámara Sindical de Barcelona, sea propiciatoria, para una inteligencia en cuanto a las exposiciones de automóviles a celebrar en España, se refiere, buscando soluciones que eviten que en lo sucesivo sean personas ajenas al comercio automovil, las organizadoras de estas manifestaciones que un pacto formal entre ellas sería suficiente para acabar con este estado de cosas, que si se deja que alguna vez prospere, se puede hacer crónico con perjuicio evidente de los intereses de todos.

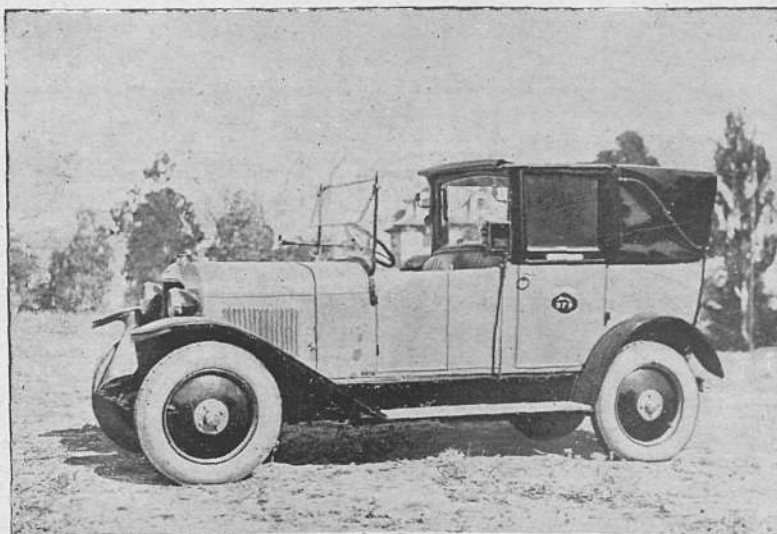
NUEVOS TAXIS

Entre el sinnúmero de taxis que circulan por las calles de Madrid, está llamando la atención el bonito modelo D. F. P. que la casa P. de Arco y Compañía ha puesto en circulación y cuya fotografía damos adjunta.

La elegancia de sus líneas, la abundancia de detalles y comodidades, así como los perfeccionamientos de su mecanismo, hacen del D. F. P. el modelo taxi de lujo, siendo cada día mayor el número de ellos que se ven en circulación y aumentando considerablemente la venta de coches.

Difícilmente habrá población en el mundo que tenga tan buen servicio de taxis como Madrid y entre tantas marcas que han lanzado tipos especiales al mercado ninguno puede competir con el D. F. P. ni en elegancia, ni fortaleza, ni precio.

Los representantes Sres. P. del Arco y



Compañía, que tienen establecida su representación en un magnífico edificio y garaje

de su propiedad en la calle de Núñez de Balboa, 3. Están siendo muy felicitados.

Junta de Transportes

Han solicitado la concesión exclusiva del servicio de transportes de viajeros, en las líneas que se expresan, los siguientes señores: D. José Gómez, línea de Madrid, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. D. Tomás Colmenarejo, entre Madrid, Buencarral y Valdelatas. D. Manuel Moratillas, entre Madrid, Vallecas, Vaciamañada, Arganda, Perales, Tielmes, Caravaña, Valdaracete, Extremadura y Vea del Tajo. D. Adolfo Ruiz Ochoa, entre Madrid y Fuencarral. D. César Ruiz, entre Madrid y Valdelatas. D. Isidoro Serrano, entre Madrid, Villaviciosa de Odon, Brunete y Villanueva de la Cañada. D. José Susson, entre Madrid, Tetuán, Fuencarral, Goloso, Colmenar Viejo, Chozas, Miraflores y Bustarviejo. D. Mariano Ruiz, entre Madrid, Arganda, Camporreal, Valdilecha y Caravaña.

LA CIRCULACION

Nota facilitada por la Inspección de Carruajes del Ayuntamiento de Madrid.

«Esta Inspección general de Carruajes se ve en la imprescindible necesidad, con objeto de evitar los innumerables atropellos que con tanta frecuencia se están repitiendo, poner en conocimiento de los conductores de automóviles, tanto del servicio público como particulares, que cuando marchen en la misma dirección de tranvías y autobuses por calles y avenidas cuya anchura no permita más que el paso de ambos vehículos con alguna dificultad, aminoren su marcha, parando, si es preciso, totalmente tres o cuatro metros antes de llegar a su altura, facilitando el acceso y descenso de viajeros, y no reanudando

su marcha hasta que nuevamente la emprendan tranvías y autobuses».

Itinerarios de Carreteras

Madrid-Irún: Por Aranda de Duero, Burgos, Miranda de Ebro y Vitoria (kilómetros 500).

Madrid-Irún: Por Guadalajara, Soria, Logroño, Vitoria, Tolosa y San Sebastián (kilómetros 540).

Madrid-Irún: Por Villacastín, Adanero, Olmedo, Valladolid, Dueñas, Burgos, Miranda de Ebro, Vitoria, Tolosa, San Sebastián, Irún (kilómetros 560).

Madrid-Santander: Por Aranda de Duero y Burgos (kilómetros 390).

Madrid-Santander: Por Villacastín, Adanero, Olmedo, Valladolid, Palencia y Reinosa (kilómetros 440).

Madrid-Bilbao: Por Aranda de Duero, Burgos y Pancorvo (kilómetros 393).

Madrid-Gijón: Por Villacastín, Adanero, Arévalo, Tordesillas, Medina de Rioseco, Vecilla, León y Oviedo (kilómetros 466).

Madrid-Pontevedra: Por Villacastín, Arévalo, Tordesillas, Benavente, Puebla de Sanabria y Orense (kilómetros 620).

Madrid-San Sebastián: Por Monistrol, Lérida, Fraga, Huesca, Jacá, Berdun, Pamplona, Betelu y Tolosa (kilómetros 600).

Madrid-La Coruña: Por Villacastín, Arévalo, Tordesillas, Villalpando, Benavente, Astorga, Ponferrada, Lugo y Bestanzos (kilómetros 600).

Madrid-Barcelona: Por Guadalajara, Lérida, Montblanch, Tarragona, Vendrell, Villanueva y Geltrú (kilómetros 641).

Madrid-Sevilla: Por Talavera, Trujillo, Majadas, Mérida, Los Santos a Sevilla (kilómetros 538).

El público y el automóvil

El progreso de la industria en varios territorios demuestra que el público no tarda en apreciar estas felices circunstancias. Cuando se compara el precio de un automóvil con el de otro producto distinto, y se tiene presente el correspondiente importe de años atrás, el público se siente favorablemente inclinado hacia el vehículo mecánico.

No olvidemos, por lo tanto, que el negocio de automóviles, en términos generales mantiene las más agradables relaciones con los dueños de automóviles. Es menester conservar estas felices relaciones. Es necesario formular nuevos programas de servicio y cooperación en beneficio de los dueños.

Tenemos en las mutuas relaciones cordiales que entre el comercio y el público existen, la explicación fundamental del progreso de la industria. Es aquí donde reside el secreto de la vitalidad y del éxito de nuestras actividades.

El automóvil es un nuevo factor de la vida moderna. Está introduciendo importantes y muy significativos cambios en las actividades sociales, políticas y económicas de cada nación. Está reconstruyendo ciudades. Está eliminando el aislamiento de los habitantes del campo. Está contribuyendo a poblar y desarrollar enormes tierras que por falta de transporte eran antes inútiles. No olvidemos, por lo tanto, que el automóvil es un sirviente del público. Y que la gran familia humana recibirá de este sirviente mecánico, beneficios de incalculable valor para su bienestar, prosperidad y progreso.

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

Real orden de fecha 16 de Marzo reglamentando el servicio de transportes por carretera con vehículos de motor mecánico.

Excmo. Sr.: Debiendo entrar en vigor las disposiciones del Real decreto de 4 de Julio último, relativo al servicio de transportes por carretera de vehículos de motor mecánico, con arreglo a los preceptos del Reglamento dictado para su ejecución, al Directorio Militar, después de oída la Junta Central de Transportes, y con objeto de que la transición del régimen actual al que ha de regir en lo sucesivo no produzca perturbaciones que en algún caso pudiera convertirse en posibles perjuicios para industriales de buena fe, ha creído conveniente aclarar las disposiciones indicadas para facilitar su implantación, sin perjuicio alguno de intereses privados y con evidente beneficio del interés público.

Con igual objeto, y después de oída la mencionada Junta Central, cree justo que aquellas provincias en las que como en las Vascongadas y Navarra, la construcción y conservación de carreteras corre a cargo de las respectivas Diputaciones o entidades oficiales análogas, deben ser éstas las que perciban el canon impuesto a los vehículos para atender a esta conservación, dando por consiguiente, la obligada representación en las respectivas Juntas provinciales de las citadas provincias, a los Ingenieros encargados de este servicio.

Asimismo y en vista de las instancias elevadas a este Directorio Militar solicitando la implantación del servicio a que se refiere el mencionado Real decreto y en las rías de Vigo y Villagarcía, y después de oídas las Direcciones generales y Navales y de Comunicaciones y las Cámaras Oficiales de Comercio e Industria interesadas, y la repetida Junta Central de Transportes, acordó hacer extensivos los preceptos ya citados a los transportes marítimos, dando entrada en las juntas correspondientes a las representaciones de Marina y de las Juntas de Obras de los puertos marítimos.

Como consecuencia,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Que en las líneas donde coexistan varias Empresas legalmente establecidas, que exporten el transporte por medio de vehículos con motor mecánico, todas las cuales puedan exhibir los permisos y autorizaciones necesarios para la explotación de dicha industria y los recibos de la contribu-

ción correspondientes desde un año antes a la publicación del Real decreto de 4 de Julio último, prestando servicio regular y permanente, reuniendo las condiciones necesarias para poder concursar las líneas que explotan, se abrirá la licitación que establece el Real decreto y su Reglamento, otorgándose la exclusiva a quien corresponda; pero las otras Empresas que debieran cesar con arreglo a lo prevenido serán autorizadas por la Junta provincial correspondiente para continuar desde luego prestando servicio por un plazo de cinco años como máximo, transcurridos los cuales caducarán aquéllas definitivamente y entrará en todo su vigor el Real decreto y derecho de exclusiva concedidos.

Las Juntas provinciales remitirán a la Central relación detallada de las autorizaciones que hayan concedido a las Empresas a que se alude anteriormente, así como también otra relación de las que no hayan sido objeto de la misma autorización, expresando para unas y otras los motivos legales en que se hayan fundamentado.

Las Empresas que obtengan las autorizaciones precedentes se obligarán a sujetarse a todos los preceptos, incluso pago del canon que el Real decreto y su Reglamento establecen, poniéndose en iguales condiciones a todos los efectos que el concesionario, sujetándose a los precios y horarios que aprueben las Juntas provinciales y obligándose a la prestación de aquellos servicios públicos que se las impongan, incluso el de alternar en el transporte del correo; las Juntas provinciales cuidarán de que se establezcan unidad de precios de transportes y horarios tales que no pueda intentarse competencia ilícita entre las distintas Empresas.

Art. 2.º En las provincias en las que, como las Vascongadas y Navarra, la construcción y conservación de las carreteras está a cargo de las Diputaciones o entidades similares oficiales, los delegados de Hacienda pondrán a disposición de las mismas las cantidades que afecten a las carreteras respectivas y que deben invertirse en su conservación, como procedentes del canon establecido por el Real decreto. En las mencionadas provincias, además del vocal que representa a la Jefatura de Obras públicas, pertenecerá a la Junta provincial el ingeniero de las Diputaciones encargado del servicio de conservación de carreteras.

Art. 3.º Se declara obligatoria la asistencia de los vocales a las sesiones de la

Junta de Transportes, y con objeto de poder exigir en todo caso estas asistencias, es nombrarán vocales suplentes de los propietarios designados por el Real decreto, entendiéndose estos nombramientos en la siguiente forma:

A) Para la Junta Central será suplente del director general de Comunicaciones el secretario general; del director general de Obras públicas, el subdirector; del jefe del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, el segundo jefe de dicho Centro; del jefe superior de Industria, el jefe de Ingenieros del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria; del jefe de la sección de Transportes, del Ministerio de Hacienda, el segundo jefe de la misma, y del jefe del Negociado de Conducciones de la Dirección general de Comunicaciones, el segundo jefe del mismo. Los suplentes de los vocales electivos serán designados en la misma forma que éstos, por las mismas entidades a quienes representan.

B) En las Juntas provinciales serán vocales suplentes: del ingeniero jefe de Obras públicas, el ingeniero de mayor categoría de la Jefatura; del ingeniero inspector de Automóviles de la provincia, el que le sigue en antigüedad o el ingeniero que el jefe del servicio designe; del ingeniero militar designado por la Comandancia de Ingenieros correspondiente, otro que ésta designe; del administrador de Correos de la provincia, el segundo jefe de la Administración, y del delegado de Hacienda, el interventor de Hacienda de la Delegación. Las Cámaras oficiales o sus secciones de Comercio, Industria y Agricultura que tengan representación en las Juntas y las Empresas que exploten servicios, elegirán los vocales suplentes en la misma forma que los propietarios.

Art. 4.º Podrán hacerse extensivos a los transportes marítimos, dentro de las rías de Vigo y Villagarcía los preceptos del Real decreto de 4 de Julio último y del Reglamento para su aplicación, así como a todas las demás que estén en análogas condiciones; tanto las concesiones como las incidencias serán resueltas por la Junta de Transportes correspondiente. Para estos casos especiales se considerarán adicionadas la Junta Central con el director general de Navegación como vocales propietarios y el subdirector como suplente, y las provinciales con el comandante de Marina y el ingeniero de la Junta de Obras del Puerto como vocales propietarios, y los segundos jefes respectivos como suplentes.

Art. 5.º Teniendo en cuenta las anteriores declaraciones, las Juntas de Transportes procederán seguidamente a poner en práctica el Real decreto de 4 de Julio último y el Reglamento aprobado para su ejecución.

Señor subsecretario encargado del Ministerio de la Gobernación, presidente de la Junta Central de Transportes.

Real orden de fecha 14 de Marzo en sentido aclaratorio sobre las interpretaciones arancelarias.

Artículo 1.º La información sobre interpretaciones arancelarias determinadas en el apartado c) del art 18 del Real decreto de 8 de marzo de 1924, como facultad de la Sección de Aranceles del Consejo de la Economía Nacional, se entenderá a su vez interpretada y aclarada en el sentido siguiente:

a) Cuando se trate de reclamaciones cuya cuantía no exceda de 1.500 pesetas y en las que los fallos de las Juntas arbitrales causen estado en vía gubernativa, con arreglo a lo preceptuado por el Real decreto de 21 de enero último, la información del Consejo se producirá una vez resueltos o fallados los expedientes por dichas Juntas, mediante la tramitación y fines que determinan las reglas expresadas a continuación:

1.ª Las Administraciones provinciales vendrán obligadas a remitir al Consejo de la Economía Nacional copia íntegra autorizada de sus acuerdos o fallos dictados en cumplimiento de lo dispuesto en el Real decreto de 21 de enero último y resolutorios en única instancia sobre reclamaciones referentes a calificación de mercancías y consiguiente aplicación de partidas del Arancel, interpretación de las leyes y disposiciones arancelarias y validez o nulidad de certificados de origen.

2.ª El Consejo de la Economía Nacional podrá reclamar, si fuese pre iso, al mejor conocimiento de los asuntos, antecedentes o muestras de los artículos objetos de la reclamación.

3.ª El Consejo estudiará los fallos, formando un fichero al efecto por partidas y mercancías, y examinará al efecto por partidas y mercancías, y examinará la procedencia o improcedencia de aquéllos y su uniformidad, y cuando considere la existencia de error se dirigirá a la Dirección general de Aduanas, en exposición razonada de su criterio, para que dicho Centro, utilizando la facultad de revisión que el mencionado Real decreto la concede, impida que se consume el perjuicio que una interpretación arancelaria errónea haya podido o pueda causar a la economía nacional.

4.ª La Dirección general de Aduanas vendrá obligada a poner en conocimiento del Consejo la resolución que adopte, y éste, a su vez, podrá también, cuando lo estime conveniente, dirigirse al Gobierno en

propuesta de las medidas procedentes para que la interpretación errónea no prevalezca

5.ª Cuando el Consejo de la Economía Nacional y por virtud de los fallos de la Juntas arbitrales considere que existe una interpretación sistemáticamente viciosa por parte de alguna Administración de Aduanas en partidas o preceptos del Arancel, podrá dirigirse al Gobierno o Dirección general de Aduanas, según proceda, solicitando la disposición aclaratoria de carácter general que ponga término a la práctica improcedente.

b) Cuando se trate de reclamaciones en que haya de intervenir el Tribunal económico-administrativo central, los informes se pedirán por éste en los casos que lo considere conveniente por la excepcional importancia de los asuntos suscitados.

El Tribunal dará conocimiento al Consejo de todos sus fallos, a los efectos de la colaboración, estudio y propuestas generales que puedan corresponder dentro de las normas establecidas anteriormente y sin menoscabo de las atribuciones de ambos organismos.

Artículo 2.º Los fallos dictados o que se dicten dentro de la jurisdicción de las Juntas arbitrales según las disposiciones que regulan su funcionamiento tendrán fuerza legal obligatoria mediante la remisión al Consejo de la Economía Nacional de los mismos.

Artículo 3.º Las incidencias o aclaraciones que pudieran producirse en la aplicación del presente decreto, así como todas aquellas que en materia arancelaria no determinada expresamente se originase en la Administración central por aplicación o modificación de disposiciones reglamentarias, serán resueltas por el Gobierno, oyendo en junta al director general de Aduanas, al presidente del Tribunal económico-administrativo central y al jefe de los Servicios del Consejo de la Economía Nacional.

La Cámara de la Industria y la valoración de mercancías

La Cámara oficial de Industria de Madrid ha concurrido a la información del Consejo de la Economía Nacional sobre la presentación de las facturas en el comercio de importación, en el sentido de que no deben exigirse tales documentos, porque con ello se atenta al principio del secreto mercantil, y que, en el caso de que se considere indispensable la exigencia, se limite a la exhibición momentánea de las mismas.

También se ha dirigido la Cámara al Gobierno solicitando que se aclare el artículo 100 de la Ley de Contrabando y defraudación en el sentido de que la notificación de los fallos que dicten las Juntas administrativas se haga precisamente por escrito, con

la expresión del acuerdo íntegro y sus fundamentos legales, en la forma que previene el art. 34 del Reglamento de procedimientos económico-administrativos.

Reales órdenes del Ministerio de Hacienda

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto del 10 y Real orden del 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 y giros a la vista sobre aquella plaza, durante los días 24 de Febrero 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 por las mismas durante el mes de Abril próximo, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 36 enteros, cinco céntimos por ciento.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la Real orden de 29 de Mayo de 1922, y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente, facilitadas a ese Centro directivo por la Junta sindical del Colegio 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 Abril 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 par monetaria con la peseta igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes:

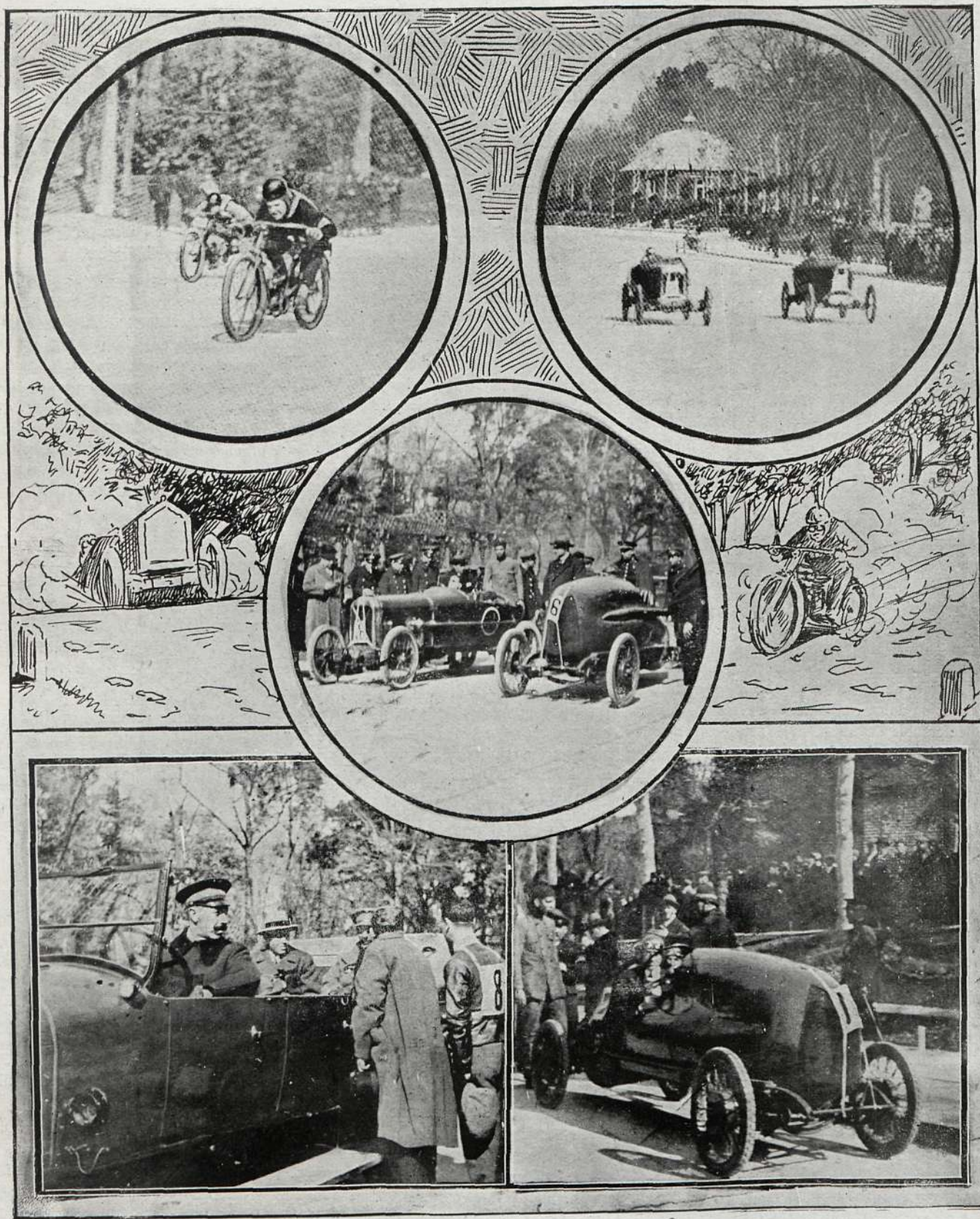
Portugal, 6 enteros; Checoslovaquia, 20 enteros 888 milésimas; Rumania, 3 enteros 475 milésimas; Hungría, 0 enteros 10 milésimas; Turquía, 3 enteros 575 milésimas; Bulgaria, 5 enteros 119 milésimas; Yugoslavia, 11 enteros 240 milésimas; Filandia, 17 enteros 735 milésimas; Grecia, 10 enteros 876 milésimas; Brasil, 27 enteros 314 milésimas, y Bélgica, 35 enteros 639 milésimas.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 Marzo 1925.—El Subsecretario, Corral.

Señor Director general de Aduanas.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO POR LA CENSURA MILITAR

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



Fotos S. Mozas

MOTORISMO

PRUEBA DE LOS 500 METROS SIN LANZAMIENTO

EN la mañana del día 19 del pasado, con un tiempo espléndido, se celebró en el Paseo de coches del Retiro la carrera de inauguración de la temporada, organizada por el Real Moto Club de España.

Consistió esta prueba en una carrera de 500 metros sin lanzamiento.

La meta de partida se había establecido frente a la estatua del General Martínez Campos, y la llegada a unos 150 metros del monumento a Ramón de Campoamor. La concurrencia fué muy numerosa, y a presenciar la prueba acudió el Príncipe de Asturias, acompañado del teniente coronel Lóriga, profesor del Príncipe, quienes fueron cumplimentados por los miembros de la directiva del R. M. E.

Actuaron de jurados y comisiones en las mesas de salida y llegada los señores Ribed, Sánchez Quiñones (D. Antonio), Martínez Ruano, Capitán Estévez, Caro, Mores, Quesada, Sáinz de Aja, Square, Patricio Cuesta y D. R. Ruiz Ferry.

De cronometradores actuaron los señores cronometradores-oficiales D. Paulino Martínez y D. Fernando Uriol, del Real Automóvil Club, que cumplieron a la perfección su cometido.

La salida se dió a las diez en punto de la mañana, saliendo en primer lugar los corredores Pimoulier sobre «Dollar» y Alberich, sobre «Rovin», ganando el primero. Luego corrieron Pimoulier contra Emiliano Sanz, aquél sobre máquina de la misma marca, y Sanz sobre «Rovin», ganando el primero. A continuación, Cantó y Alafont, sobre «Velocette», venciendo el primero. A seguida corrió solo Baltasar

Santos, sobre «Douglas 2 3/4», siendo muy aplaudido. Siguió a éste los ases Zacarías Mateos y Baltasar Santos, también sobre «Douglas», ganando el primero.

Luego corrieron Santos Mateos y Acebo sobre «Indian», venciendo Acebo. Después Vicente Naure, solo, sobre «Douglas 4 HP.»

En la categoría de side-car, pero con la misma máquina «Douglas» de 600 c. c. (4 HP.) contra la 7 HP. «Harley Davidson», conducida por Blasco, ganó Vicente Naure después de una preciosa carrera.

En las carreras de autociclos corrió el primero Sierra con «B. N. C.». Corrieron luego juntos X. X. sobre «X. X.», y Sirvent sobre «Salmson», ganando éste después de una carrera magnífica.

Sirvent volvió a correr con Arellano, sobre «Senechal» este último, venciendo otra vez el «Salmson».

De nuevo luchó Sirvent contra Bourbon, ambos sobre «Salmson», ganando Sirvent y siendo ovacionado.

Y por último Sirvent, por cuarta vez, derrotó a Aguado sobre «Scat».

En la categoría A venció, como siempre muy brillantemente, D. Manuel Cantó, sobre Velocette, haciendo una velocidad de 64,285 kilómetros a la hora, y siendo su actuación muy celebrada, pues dicho corredor y dicha marca vencen en cuantas carreras toman parte.

El éxito de la carrera ha sido grande y merecido, hallando la Junta directiva del R. M. C. de E. grandes facilidades en nuestro Ayuntamiento y autoridades.

La clasificación en la carrera, es la siguiente:

Número 1, categoría Z, marca Dollar. Concurante, D. Enrique Pimoulier. Tiempo invertido, 44 minutos 8, segundos; 2, Z, Rovin, D. Máximo Alverich, 49 m. 4 segundos; 1, Z, Dullar, D. Enrique Pimoulier, 39 m. 6. s. Velocidad por minutos, 45,570; 3, Z, Rovin, D. Emiliano Sanz, 41 m. 8 s.; 4, A, Velocette, D. Manuel Cantó, 28 m., 64,285; 5, A, Velocette, don José Alafón, 37 m. 2 s.; 6, B. Douglas, D. Baltasar Santos, 27 m. 6 s., 65,453; 7, C, Douglas, D. Baltasar Santos, 31 minutos 2 s.; 8, C. Douglas, D. Zacarías Mateos, 21 m. 8 s., 82,769; 9, E. Indian, don Santos Mateos, 27 m.; 10, E. Indian, don Julio Acebo, 26 m. 2 s., 68,578; 11, F. Douglas, D. Vicente Naure, 23 m. 2 s., 77,428; 12, F, Douglas, D. Federico Sagrario. No se presentó; 13, G, Harley, D. Enrique Blasco, 25 m. 2 s.; 14, G, Douglas, don Vicente Naure, 22 m. 6 s., 79,980; 15, J, B. B. C., D. José Sierra, 28 m. 4 segundos, 63,560; 16, H, X. X., D. X. X., 27 minutos 6 s.; 17, H, Amílcar, D. F. L. Lequizamon. No se presentó; 18, H, Salmson, D. Fernando Sirvent, 26 m. 6 s., 67,700; 18, H, Salmson, D. Fernando Sirvent, 27 minutos; 19, H, Senechal, D. Celso Arellano, 32 m. 4 s.; 18, H, Salmson, D. Fernando Sirvent, 27 m.; 20, H, Salmson, don Juan L. Bourbon, 27 m. 6 s.; 18, H, Salmson, D. Fernando Sirvent, 26 m. 6 segundos, 67,700; 21, H, Scap, D. Antonio Aguado, 31 m. 2. s.

Nota.—Los tiempos están en segundos y décimas de segundos. La velocidad es por hora.



NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

Proeza automovilista.

Así puede llamarse la efectuada por los pilotos americanos Lester y Payne, en un difícil recorrido celebrado entre El Paso (Méjico) y los Angeles (California). Conduciendo un coche de serie, modelo 1925, partieron de El Paso a las cuatro de la mañana, finalizando los 1 450 kilómetros del recorrido a las veinticuatro horas y veintinueve minutos de comenzado, siendo lo más interesante que durante toda la marcha no se hizo ninguna parada, renovando el combustible en ruta y efectuándose la renovación por medio de una conexión especial, desde el asiento trasero al tanque de gasolina. Da una idea del recorrido que hicieron, la de que el expreso de Sunset Limited, que es el tren más rápido de la línea atravesada por ellos, sólo alcanza la velocidad media de 58 kilómetros, mientras que el automóvil, realizó el recorrido a 59 y 1/2 kilómetros por hora.

El programa del Autódromo de Montlhéry. — Siete carreras.

Primera carrera, 17 Mayo.—*Gran Premio inaugural*: Cilindrada 1.500 cc., distancia 500 kilómetros, sobre la pista de velocidad, carrocerías monoplana o biplana, peso 550 kgs. mínimo, inscripción 5.000 francos de los cuales 3.000 son reembolsables si el coche efectúa 50 kms. a 130 por hora. Las inscripciones quedarán cerradas el primero de Abril con derechos simples y el 10 de Mayo con derechos dobles.

Segunda carrera, 7 Mayo.—*Premio Icaro*: Cubicación 1.100 cc. mínimo; peso 350 kilogramos mínimo; derechos de inscripción 2.000 francos, reembolsables si el coche realiza 50 kms. a 100 de promedio; cierre de inscripción a derechos sencillos 1 de Mayo, a derechos dobles 30 de Mayo.

Premio Fay: Cubicación libre, peso libre, carrocería libre, distancia 15 kilómetros, sobre la pista de velocidad; derechos de inscripción 2.000 francos, reembolsables si el coche toma la salida; cierre de inscripciones a derechos sencillos el primero de Mayo, a derechos dobles el 30 de Mayo.

Tercera carrera, 21 Junio.—*Premio Diana*: Cilindrada 750 cc., peso máximo 350 kilogramos, carrocería monoplana o bipla-

na, distancia 200 kilómetros, sobre la pista de velocidad; derechos de inscripción, 2.000 francos, reembolsables si el coche cubre 50 kilómetros a 100 de promedio; cierre de inscripciones a derechos simples, 10 Mayo; a derechos dobles, 10 Junio.

Premio de velocidad: Cilindrada libre, peso libre, carrocería libre, distancia 15 kilómetros, en las mismas condiciones que el premio Fay.

Premio San Eutropo: Cilindrada máxima 4 litros, peso libre, carrocería libre, distancia 20 kilómetros, sobre la pista de velocidad; inscripciones 2.000 francos, reembolsables si el coche toma la salida; cierre de inscripciones los días 10 de Mayo y 10 de Junio.

Cuarta carrera, 19 de Julio. *Gran Premio Turismo del A. de C. de F.*, sobre el circuito-autódromo

Quinta carrera, 26 de Julio. *Gran Premio velocidad* del A. C. de F.

Sexta y séptima, 15 y 16 de Agosto. *Gran Premio Xenofon*: Cubicaciones 1.100 1.500, 3.000, 5.000; pesos: 350, 650, 1.050 y 5.000 kgs.; pesos transportados: 70, 70, 280 y 420 kgs. Carrocerías según dibujo. Distancias recorridas en veinticuatro horas sobre el circuito autódromo. Derechos de inscripción 2 000 francos, reembolsables si el coche recorre 300 kms. Cierre de inscripciones el 1 de Agosto

Calendario Automóvil Argentino.

Lassiguientes carreras y pruebas durante 1925 han sido aprobadas por el Automóvil Club Argentino:

5 de Abril—Carrera organizada por el Club Atlético. Sarmiento de Villa María.

26 de Abril—Gran Premio del Córdoba Automóvil Club, Córdoba.

10 de Mayo—Carrera Circuito La Plata, Automóvil Club La Plata, de la Plata.

25 de Mayo 7.º Circuito Club Atlético Rafaela, de Rafaela.

14 de Junio—Circuito Coronel Suárez, Blanco y Negro, de Coronel Suárez.

29 de Junio—Certamen patrocinado por el Bahía Blanca Automóvil Club, de Bahía Blanca

19 de Julio—Gran Premio del Automóvil Club Río Cuarto.

2 de Agosto—Certamen auspiciado por la Sociedad Argentina Protección Mutua de Moldes.

30 de Agosto—Certamen del Automóvil Club Hernando, Hernando.

20 de Septiembre—Torneo patrocinado por la Sociedad Italiana Conte di Torino, de Laboulaye.

12 de Octubre—Carrera internacional organizada por la Asociación Sportiva Audax Córdoba.

13 de Diciembre—Torneo del Automóvil Club del Uruguay, de Uruguay.

Divo participará este año pilotando un Delage.

El carrerista Divo, piloto tan conocido en España por sus éxitos obtenidos en varias carreras celebradas el pasado año en Cataluña, va a empuñar una campaña con el Delage 12 cilindros, habiendo sido su primer éxito con él alcanzado en el kilómetro lanzado de Ginebra, cubriendo el kilómetro a 00 por hora.

La Targa Florio.

Queda plenamente confirmada la participación de Fernando de Vizcaya con «Bugatti».

Hasta ahora figuran inscritas 22 máquinas a la Targa Florio 1925 que se disputará el día 3 de Mayo en el circuito de Madonia: 2 «Sumbeam», 2 «Delage», 4 «Peugeot», 4 «Mercedes», 3 «Steyr», 3 «Tratxa» y 4 «Bugatti». Entre los inscritos sólo los 4 «Peugeot» y los 4 «Mercedes» serán admitidos a la disputa de la final de la Copa Florio ya que las demás marcas inscritas no han ganado la copa en anteriores pruebas.

La Misión Automovilística Tranin-Duverne

Los exploradores que forman la Misión Tranin-Duverne y de los cuales se carecía de noticias hace bastante tiempo, se vieron obligados a renunciar a su proyecto de proseguir la ruta en automóvil hasta Djibouti, ante las enormes dificultades encontradas.

El kilómetro lanzado de Ginebra.

El Automóvil Club de Suiza ha hecho disputar en Ginebra la prueba del kilómetro lanzado.

Markievicz ha ganado la categoría de 750 a 1.100 c. c., a 84,900 kilómetros a la hora; Goy, la de 2.000 a 3.000 c. c., a 120 kilómetros a la hora («record» suizo 114,800 kilómetros); Peugeot, la de 3.001 a 5 000 c. c., a 117,640 kilómetros a la hora;

Automóviles
Bicicletas

Peugeot

S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot
Garage Victoria: San Sebastián.

G. R. Peñalver: Génova, 11.—Castellana, 10.

Hortmans, la de 3.001 a 5.000 c. c. (vehículos de «sport»), a 155 kilómetros a la hora.

En la categoría de vehículos de carrera todas las victorias las han ganado los franceses: Cassa vence en la categoría de 750 a 1.000 c. c., a 140 a la hora; Morz, en la de 1.501 a 2.000 c. c., a 145 kilómetros a la hora, y Divo, en la de hasta 5.000 c. c., a 200 kilómetros a la hora, el mejor tiempo empleado, pero no bate el «record» establecido el pasado año por el francés Thomas, a una media horaria de 203 kilómetros.

La Argentina prepara un raid automovilístico de 3.000 kilómetros.

Va a efectuarse por disposición del Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de la Argentina, un raid automovilístico de tres mil kilómetros, con el propósito de comprobar la eficiencia de la red de caminos de Buenos Aires.

Milton alcanza los 205 kilómetros de media

En el autódromo de Culver City (Norteamérica) se ha efectuado una carrera de 250 millas, que ha ganado Milton, recorriéndolas en una hora, cincuenta y ocho minutos y trece segundos.

Ha sido un coche «M.» el que ha efectuado la proeza de alcanzar 205 kilómetros de media.

Paolo, antiguo mecánico de Ralph de Palma, se ha clasificado en segundo lugar.

Subida de Urquiola.

Los elementos deportivos bilbaínos, preparan para el próximo mes de Mayo, una carrera de automóviles concurso, para la subida de la Cuesta de Urquiola, siendo la distancia a recorrer de cinco kilómetros y medio, dándose la salida motor en marcha, estando el vehículo parado.

Se cuenta con el elemento oficial y varias entidades han ofrecido premios.

MOTOCICLISMO

Una prueba motorista Barcelona-Valencia

Los elementos del R. M. C. C. parecen dispuestos este año a batir el record de las organizaciones motoristas. En preparación la prueba hacia el Bergadá, ya tienen en tarea de organización una carrera de regularidad entre Barcelona y Valencia.

Parece ser que, barajando fechas, el R. M. C. C. vió dificultades para llevar adelante esta prueba en época muy lejana de este año, y deseando cumplir muy dignamente el calendario proyectado, ha deci-

dido anticiparla. Oficialmente, se nos comunica que tendrá lugar en los días 12 y 13 de este mes.

Otra carrera del Real Moto Club de España. La subida al Puerto del León.

El Real Moto Club de España, está organizando una carrera interesantísima que se celebrará el día 12.

Consistirá esta prueba, que sin duda será otro gran acierto del Real Moto Club de España, como lo ha sido la reciente carrera de 500 metros sin lanzamiento verificada en el Retiro, en subir el Puerto del León.

La Junta directiva del Real Moto Club de España merece toda clase de elogios por su actividad y su extraordinario deportismo.

Prueba de resistencia para Motos (1 al 12 de Mayo).

El circuito internacional de Alemania, organizado por el «Allgemeine Deutsche Automobilclub» para los días del 1 al 12 de Mayo, es una prueba destinada a demostrar al público las «performances» que pueden llevarse a cabo con una moto moderna en el transcurso de grandes etapas diarias y en condiciones desfavorables de tiempo.

Se admitirán en él las bicicletas con grupo motor, pequeñas motos, así como toda clase de éstas, sin distinción de origen ni de fuerza en c. v., al igual con las motos con side-cars.

El itinerario se ha dividido en doce etapas diarias aproximadamente de 250 kilómetros cada una de ellas. El recorrido total sumará alrededor de 3.000 kilómetros.

Pueden participar en la prueba todos los corredores que figuren en un club afiliado a la Federación Internacional de Clubs Motociclistas.

COMERCIALES

La Exposición de Automóviles de Barcelona

Por noticias que tenemos nos hemos enterado que ha sido tan grande la demanda de stands que en estos últimos días ha recibido el Comité organizador de la Exposición del Automóvil, que se celebrará en el próximo mes de Mayo en la Ciudad Condal, que siendo insuficiente el Palacio de Arte Moderno, el referido Comité se ha dirigido a la Junta de Industrias Eléctricas y a la Alcaldía de Barcelona, en solicitud de que les sea concedido el palacio anexo al del Arte Moderno. En este palacio, caso de disponer de él, se dedicaría a vehículos

industriales, tractores y sección de aeronáutica.

Es posible este Salón sea honrado con la presencia de los Reyes.

Contribución sobre Utilidades.

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, llamamos la atención sobre la circular publicada por la Administración de Rentas públicas de esta provincia en el *Boletín Oficial* de 23 del pasado, señalando a toda clase de Sociedades los documentos que han de presentar para la tributación por el último ejercicio social, y penalidades en que, de no hacerlo, incurrirán.

El Salón de Viena.

Ha comenzado el Octavo Salón de Automovilismo de Viena, que se celebra conjuntamente con la Feria Oficial de Muestras de la capital austriaca. Dos naves están destinadas exclusivamente a los automóviles, figurando en el exterior del Salón una pista para ensayos, donde los compradores pueden comparar sobre el terreno las particularidades de cada marca. La producción nacional está representada por las casas Austro-Daimler, Graf y otras. Entre las marcas extranjeras figuran: Benz, De Dion Bouton, Citroën, Itala, Bianchi, Cadillac, Buick, Overland, etc. La exposición de motocicletas es interesante, figurando en la misma más de 50 marcas.

Junta Directiva de la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona.

La nueva Junta Directiva ha quedado constituida en la siguiente forma: Presidente, D. Francisco S. Abadal; Vicepresidente, D. Santiago de Ugarte; Tesorero, D. Guillermo Vigas; Vocales, D. Pedro Cisa Alsina, y Sres. D. E. y J. Pujol; Secretario, D. Narciso Masferrer.

Movimiento Comercial.

Nuestro particular amigo D. Enrique Pezzi, se ha hecho cargo de la representación exclusiva para España de los automóviles americanos «Moon», habiendo inaugurado recientemente un magnífico salón-exposición, en la calle de Alfonso XII, número 60, donde expone lujosos modelos de dicha importante marca. Por falta de espacio, no dedicamos la extensión que merece esta nueva exposición, ofreciendo a nuestros lectores hacerlo muy en breve.

De la representación de los coches T. H. Schneider, se ha hecho cargo la casa Torre-Villamil, domiciliada en Villanueva, núm. 32.

AUTOMOVILES

METALLURGIQUE

G. R. PEÑALVER - Génova, 11

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE MARZO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
15777	Ford	Esteban Pérez	T. Bustillos, 16	15842	Excelsior	Manuel Ariño	Alonso Cano, 4
15778	Amilcar	Conde de Cabaña	Quintana, 9	15843	Peugeot	Celstino García	Princesa, 77
15779	Hispano	Antonio del Castillo	Serrano, 20	15844	Buick	Carlos García Peláez	C. Aranda, 20
15780	Ford	Miguel Cristobalina	Españoleto, 4	15845	Citroen	Manuel Escolano	R. Moncloa, 5
15781	Crosley	Isidoro Cabradilla	Veázquez, 16	15846	B. N. C.	P. del Arco	Valverde, 36
15782	R. E. O.	Hugo Kattwinkel	N. Balboa, 8	15847	Renault	Vicente Leal	Sacramento, 5
15783	Cadillac	Bolsa Automóvil	Gran Vía, 17	15848	Peugeot	Esteban Pezón	Génova, 3
15784	Citroen	S. E. C. R. E. D.	San Agustín, 2	15849	Ford	Julio Ceteda	S. Bernardo, 116
15785	Ford	Compañía de Electricidad	P. Vallecás	15850	Mercedes	Unión Eléctrica	C. Peñalver, 25
15786	Citroen	Ci Torres	Hermosilla, 29	15851	Idem	Anastasio Herrero	Montera, 54
15787	Idem	Idem	Idem	15852	Ford	Segundo Oliva	Villaconejos
15788	Packard	Marcelino González	Castelló, 23	15853	Dion Bouton	Manuel de Lara	Pelao, 33
15789	Ford	Flisa S. A.	A. Flores, 4	15854	Fiat	Antonio Pumarega	Encomienda, 14
15790	Idem	Juan Ayllón	R. Lulio, 11	15855	Buick	Edmundo García	Pinar, 8
15791	Idem	P. Ortigosa	S. Bernardo, 116	15856	Hispano	Francisco Aritio	Alcalá, 63
15792				15857	Berliet	Vicente Díaz	C. Alta, 21
15793	Citroen	Benito Salvat	Campoamor, 12	15858	Fiat	Manuel Lino	Hermosilla, 51
15794	Idem	Conde de Eril	Zorrilla, 11	15859	Bignau	Juan Sánchez	Fuencarral, 70
15795	Buick	Antonio Cuesta	Lealtad, 18	15860	Buick	Manuel Labastida	Hotel Florida
15796	Idem	José Sánchez	Sagast, 16	15861	Idem	Manuel Criado	Peligros, 1
15797	Idem	Gerardo Flórez	Idem	15862	Renault	Conde de Sizzo	Zurbano, 1
15798	Citroen	José Fernández	S. Bernardino, 9	15863	Idem	Pedro Miguel	S. Bernardo, 24
15799	Idem	J. Miláns del Bosch	C. Coello, 30	15864	Berliet	Hotel Gran Vía	A. Pi y Margall
15800	Idem	R. Ruiz Ferry	Villalar, 1	15865	Ford	E. Mendiola	C. S. Jerónimo
15801	Ford	Hermenegildo Achaques	Tetuán	15866	B. S. A.	Mariano López	Galapagar
15802	Studebaker	Pedro Pérez	Lista, 75	15867	Mercedes	Duquesa Zaragoza	Serrano, 6
15803	Hudson	Antonio Sancho	Lagasca, 55	15868	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9
15804	Studebaker	Tomás Herrero	Arenal, 22	15869	Zedel	José López	A. Mellado, 4
15805	Idem	Luis Fixac	Príncipe, 41	15870	Idem	Idem	Idem
15806	Zedel	Fernando Villa	M. Pelayo, 31	15871	Dion Bouton	Manuel Parajes	Correo, 2
15807	Renault	José Ibarrondo	Pelayo, 58	15872	Lorraine	Juan Rossell	Angeles, 13
15808	Citroen	Manuel Lence	M. Heros, 53	15873	Ford	Gabriel García	A. Aguilera, 23
15809	Essex	Faustino Archilla	Ferraz, 2	15874	Idem	Pablo García	C. Vicalvaro, 1
15810	Hispano	Rafael González	P. Oriente, 8	15875	Idem	Alvaro Ulloa	Sta. Engracia, 7
15811	D. F. P.	P. del Arco y Compañía	Valverde, 36	15876	Harley	Gregorio Sardinero	Arganda el Rey
15812	Mercedes	U. Eléctrica Madrileña	A. Peñalver, 25	15877	Renault	Marqués de Suiza	Almagro, 27
15813	Studebaker	Rafael Hidalgo	Fuencarral, 14	15878	Buick	Gerardo Rueda	Hortaleza, 17
15814	Ford	Agencia Transportes	Princesa, 8	15879	Citroen	Vicente Díaz	Salas, 5
15815	Rolls	Luis Uquijo	M. Angel, 1	15880	Panhard	Marqués Casa Valdés	Leganitos
15816				15881	D. F. P.	P. del Arco	Valverde, 36
15817	A. S.	Manuel Ruiz	Alicante	15882	Pierre A.	Bernardo Inclán	G. Quevedo, 10
15818	Ford	La Espuma	R. Cruz, 51	15883	Douglas	Eugenio L. Federico	M. Lafuente, 33
15819	Idem	Idem	Idem	15884			
15820	Buick	Ana Arias	Zurbano, 32	15885			
15821	Fiat	Rufino González	Zamora	15886	James	Luis Cercos	P. Delicias, 49
15822	James	F. Sáinz	Vergara, 1	15887	Hispano	P. del Arco	Valverde, 36
15823	Amilcar	Galeo Mateos	Espronceda, 1	15888	Gray	Martín Cuervo	Ferrer del Río, 4
15824	Studebaker	Francisco Pardo	C. Rodrigo, 25	15889	Idem	Idem	Idem
15825	Amilcar	Justo Ibarrondo	Avila	15890	Ford	Emilio Aulló	Colegiata, 4
15826	Idem	Aurelio Ibarrondo	Idem	15891	Chenard	Federico Inzenga	P. Indep., 5
15827	Citroen	Rodrigo Bastida	Reyes, 11	15892	Fiat	Ricardo Goytia	San Pedro, 6
15828	Idem	José Romero	Noviciado, 2	15893	Idem	Alfredo López	Gran Vía, 19
15829	B. S. A.	Alfonso Herrero	S. Engracia, 11	15894	Idem	Fernando Ember	D. de León, 57
15830	Overland	Mariano García	Tetuán, 20	15895	Idem	José Corrales	M. Silvela, 6
15831	Dion Bouton	Juan Zubia	Goya, 37	15896	Buick	Mariano Avellón	Hermosilla, 12
15832	Renault	Francisco Blanco	S. Domingo, 16	15897	Idem	José Roger	Almagro, 48
15833	Idem	Tomás López	Fuencarral, 96	15898	Idem	Fernando Pérez	Lealtad, 8
15834				15899	Idem	Rosendo Orozco	Goya, 49
15835	Renault	S. A. Auto	C. Aranda, 15	15900	Citroen	Duque Medinaceli	P. Colón, 1
15836	Idem	Idem id. Taxis	Goya, 71	15901	Cadillac	Conde de Zubiria	Serrano, 3
15837	Studebaker	Pablo Zenker	Castellana, 30	15902	Ballot	José Luis Oriol	Alfonso XII, 14
15838	Harley	Antonio Marbau	Malasaña, 22	15903	Nasch	Conde Velillos	Fortuny, 39
15839	Ford	Industrial Española	Alcalá, 141	15904	Crosley	Pablo López	Preciados, 58
15840	Gray	Antonio González	Alcántara, 32	15905	Citroen	Pilar Martínez	Jorge Juan, 38
15841	Chevrolet	Marciano del Río	Valladolid	15906	Ford	Manuel Sánchez	Anover Tajo

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
15907	Ford	Bernabé Moraleda	Mazuecos	15915			
15908	Citroen	Mario Sánchez	Hortaleza, 67	18916			
15909				15917	Douglas	José Luis Porras	Ponzano, 43
15910				15918	V. S. A.	Carlos Creus	Princesa, 27
15911	Hispano	Barón de Velli	Montalbán, 5	15919			
15912				15920			
15913	Cresleyr	José Gil	S. Catalina, 25	15921			
15914	Packard	Daniel Ruiz	Velázquez, 17				

EN VALENCIA

3176	Ford	José Vidal Canet	Carcagente	3184	Senechal	José Pérez Simote	Requena
3177	Idem	José Pérez Pardo	Requena	3185	H. Suiza	Tomás Granero	Enguera
3178	Idem	Miguel Fust López	F. Encarroz	3186	Buick	Francisco Cubells	Mar, 23
3179	Renault	Sres Rafel y Valls	Pí y Margall, 18	3187	Hupmóbile	José Bernia	Colón, 15
3180	Citroen	José Vidal	Gandía	3188	Ford	Rogelio Cámara	Ayora
3181	Buick	José Ignacio Ochoa de G.	Salvador, 5	3189	Idem	Salvador Zaragoza	C. Carlet, 3
3182	Ford (camión)	Bautista Serra	Palmera	3190	Idem	Román Ochando	Colón, 56
3183	Idem	Agustín Albaguac	Bello, 9	3191	Chevrolet	Francisco Mascarell	Gandía

TALLERES MECÁNICOS

ESPECIALIDAD EN FIAT

ZURBANO, 46.

TELÉFONO, 190-J.

MADRID.

GRAN CONCURSO DE ELEGANCIA Y EXPOSICIÓN DE CARROCERÍAS DE AUTOMÓVILES

QUE SE CELEBRARÁ EN SEVILLA LOS DIAS 13, 14, 15 y 16 DE ABRIL

CON AUTORIZACION OFICIAL Y ORGANIZADO POR EL COMITÉ LOCAL DE LA ASO-

CIACION NACIONAL DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES Y BAJO EL PATRONATO

DE LA REAL SOCIEDAD AUTOMOVILISTA SEVILLANA Y EL COMITÉ EJECUTIVO

DE LA EXPOSICION IBERO AMERICANA

OBSTRUCCIONES E IRREGULARIDADES EN EL SISTEMA DEL COMBUSTIBLE

La causa más frecuente de la paralización del motor o de su funcionamiento irregular es la obstrucción del sistema del combustible, debido a la presencia de sustancias extrañas que forman acumulaciones sólidas en la tubería y en el depósito. La obstrucción de la tubería del lubricante perturba también, de manera muy similar, el funcionamiento del motor. Es muy fácil averiguar si la paralización del motor proviene de alguna obstrucción en el sistema del combustible. Abriendo el grifo al fondo del carburador, se verá si hay o no corriente de gasolina. Si la hay, es señal de que no hay ninguna obstrucción en la tubería entre el depósito y el carburador.

La corriente de gasolina de un automóvil con sistema de alimentación por gravedad o diferencia de nivel, debe ser continua, es decir, debe salir chorro por el grifo mientras éste permanezca abierto. En automóvil con sistema de alimentación por depósito de vacío o aspirador de esencia, el chorro cesará tan pronto como se vacíe el depósito, y para poner el motor nuevamente en marcha habrá necesidad de echar gasolina a ese depósito.

Debe también abrirse el grifo de evacuación del depósito de vacío y sacar de él un poco de gasolina para examinarla. Si hay agua en la gasolina, esto se verá con facilidad, pues se precipita al fondo del recipiente y presenta un color más oscuro que el combustible.

La presencia de sedimento en la gasolina quiere decir que el grifo de evacuación deja de abrirse con la frecuencia que se requiere para conservar siempre limpia la gasolina.

El agua lo mismo que las sustancias extrañas contenidas en la gasolina, tiene la tendencia a acumularse en los puntos más bajos del sistema. La tubería del sistema es casi invariable de cobre o de latón, y la gasolina más pura produce sobre el metal una leve reacción química, de la que resulta el desprendimiento de partículas de un material negro que circula por el sistema y finalmente se acumula en los puntos más bajos del sistema. Si no se quita este sedimento, de una manera periódica, la acumulación crecerá y obstruirá el sistema.

En la gasolina de clase inferior hay suficiente ácido sulfúrico para acelerar la reacción química aludida, por lo tanto, la formación de sedimento es más rápida. Los depósitos de acero, sin la protección de una capa de plomo o de estaño, se corren con el agua de la gasolina que se acu-

mula al fondo. El moho circula por la tubería y llega a lugares en que la obstruye.

Si el depósito del automóvil es de acero sin protección, es decir, sin capa interior de plomo o de estaño, no vale la pena aplicarle la protección, porque resultaría costoso el hacerlo. Para evitar la obstrucción del sistema se recomienda, en este caso, quitar a menudo el sedimento.

CON frecuencia sucede que el motor se para repentinamente con todos los síntomas de no tener más gasolina, y al examinar el depósito de combustible, se ve que está lleno. El dueño o el conductor empieza a averiguar a qué se debe la paralización, y termina atribuyéndola a distintas causas y rara vez acierta la verdadera razón de la irregularidad. En este artículo describimos algunas pruebas para determinar rápidamente si la falta se debe o no a obstrucciones en la tubería.

A veces el agua entra al depósito mezclada con la gasolina. Esto generalmente no sucede cuando el abastecimiento proviene de una bomba moderna de gasolina.

En raros casos la bomba moderna extrae gasolina desde el fondo del depósito de almacenaje, que es el lugar donde naturalmente se acumula el agua, sino desde un punto bastante apartado del fondo de ese depósito.

La mayor parte del agua que hay en la gasolina proviene de la condensación del vapor de agua en la atmósfera. Si un automóvil, después de haber corrido bastante en un lugar caliente, se deja inmóvil en un lugar frío, el depósito metálico del combustible se enfriará rápidamente, y la humedad en el aire cálido dentro del depósito, se condensará y bajará por las paredes y finalmente llegará al fondo. Si no se quita el agua, abriendo el grifo de evacuación, pasará a la tubería y causará serios trastornos al sistema, sobre todo en el invierno. Es necesario examinar también la tapa del depósito de gasolina, pues si está floja o sueita, permitirá la entrada de agua de lluvia. También es menester tener cuidado al llenar el depósito con gasolina a la intemperie, mientras está lloviendo.

Como el agua y otras sustancias extrañas se precipitan al fondo o a los puntos

más bajos del sistema, es, por lo tanto, fácil determinar los puntos más propensos a contener depósitos de sedimentos. Los fabricantes han provisto «trampas» para aprisionar las acumulaciones de sustancias extrañas. Estas trampas son cámaras especiales en los puntos más bajos del sistema, provistas de grifos de evacuación, para facilitar la limpieza.

El tubo conductor de la gasolina debe ser lo más recto posible, con el menor número de curvas y vueltas, para eliminar los puntos «bajos» que acumulan sedimento. El punto más bajo del sistema debe tener una cámara para el sedimento provista de grifo de evacuación. Se prefiere que este punto más bajo sea la cámara del carburador, para facilitar la salida del sedimento abriendo el grifo de evacuación del carburador. En varios automóviles, el sedimento se acumula en una cámara especial, independiente del carburador.

En el Ford, la cámara de sedimento se halla debajo del depósito de gasolina. En el Overland, está debajo del depósito en el tablero, y se quita el sedimento destornillando una tuerca hueca.

Durante el invierno, o por mejor decir, cuando hace mucho frío, el agua de la gasolina está expuesta a helarse. La congelación forma generalmente una seria obstrucción y para desalojarla, es menester derretirla.

Si la obstrucción está en el conducto de la gasolina, debe entonces desconectarse el tubo a ambos extremos y mediante una corriente de aire comprimido, proveniente de un compresor de aire, forzarla hacia afuera. Si la corriente de aire no es suficiente para desalojar la obstrucción, debe recurrirse entonces al uso de un alambre firme y delgado, el cual se pasa por el tubo con un movimiento rotatorio. Para facilitar el trabajo, se recomienda aplicar unas pocas gotas de gasolina o de petróleo en la boca del tubo por donde se introduce el alambre, para aflojar la tierra, etc.

Después de quitar la obstrucción del tubo, se pasa por él una fuerte corriente de aire comprimido, seguida por una inyección de gasolina. Se repite la operación hasta que la gasolina, expedida por el aire comprimido, salga limpia. Antes de volver a instalar el tubo, debe quitarse el sedimento que hubiera en otros puntos del sistema, como el carburador, el depósito principal, y el depósito de vacío, para que el sistema completo quede expedido.

(Continuará)