



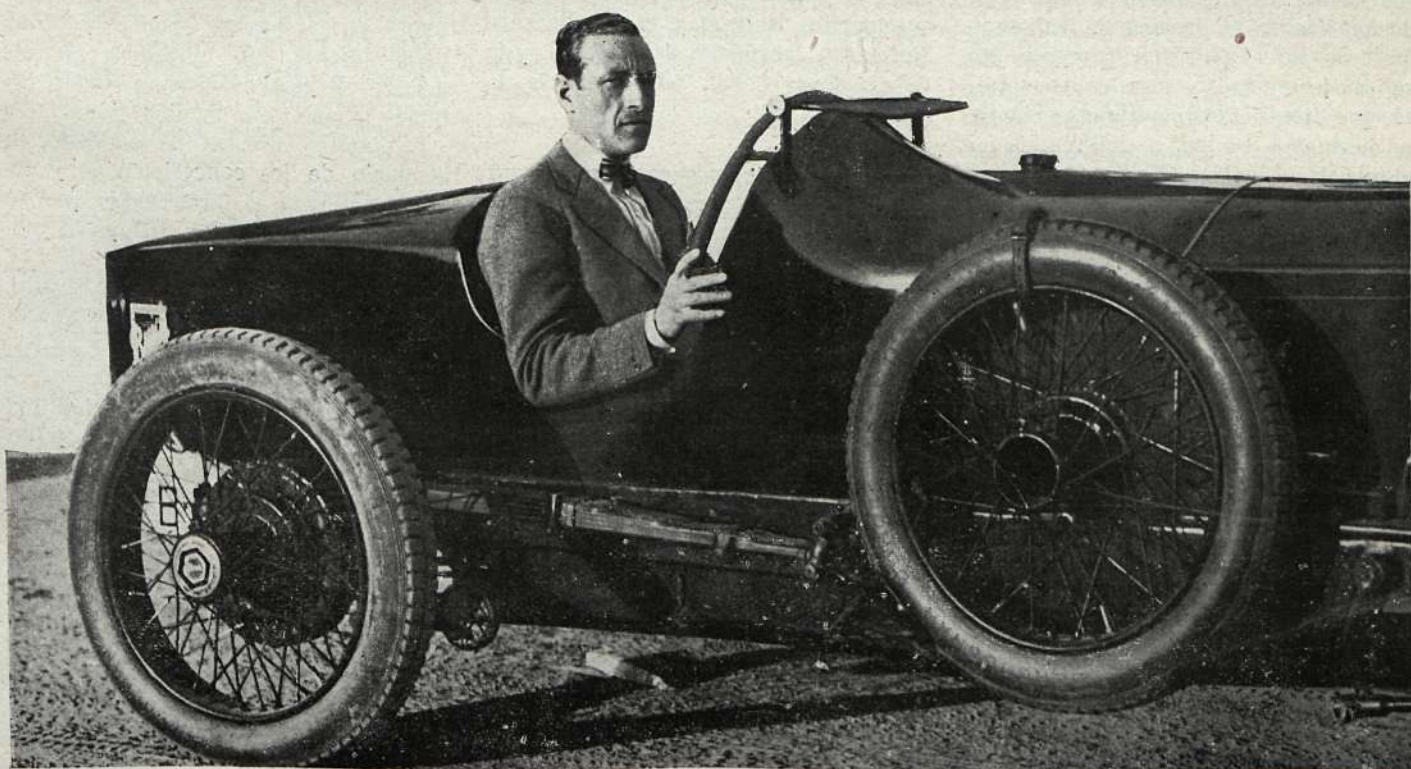
REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - I.º

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

Ases del Volante



OSCAR LEBLANC

Notable corredor español

(Foto Marín)

LA DODGE BROTHERS SE VENDE AL PRECIO MAS ALTO EN LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA

La casa Dodge Brothers, una de las principales de la industria, fabricante de los acreditados automóviles Dodge, fué vendida por sus dueños, la familia Dodge, a un sindicato de banqueros de Nueva York, por la suma de \$146,000,000 (dólares). El precio acordado fué pagado en dinero efectivo, y la transacción completa se efectuó en diez días, durante la primera quincena de abril. Esta transacción ha sido, si no la más grande, por lo menos una de las más importantes operaciones sobre la base de pago al contado en efectivo, que se registran en la historia industrial del país. La Dodge Brothers era propiedad de las viudas de los fundadores de la empresa, los hermanos Juan y Horacio E. Dodge. Fué adquirida por un grupo encabezado por Dillon. Read & Co. Comprendidas en este grupo se hallan las casas financieras de Kuhn, Loeb & Co., National City Bank, Blair & Co., Central Unión Trust Co., y la First Trust Co., y Continental & Comercial National Bank de Chicago, y otras.

LAS negociaciones para la compra-venta de las Casas Dodge, cuya producción diaria sube actualmente a 1.100 automóviles y camiones, que se venden en todas partes del mundo, datan de varios meses, desde que los herederos de los hermanos Dodge decidieron vender la propiedad. Hubo numerosos interesados en comprar tan valiosa propiedad, y entre éstos se creyó que Henri Ford, antiguo socio de los hermanos Dodge, se interesaría en adquirirla. Finalmente quedaron las diversas propuestas reducidas a dos, que fueron la de la gran Casa bancaria internacional de J. P. Morgan & Company y la del Sindicato encabezado por Dillon, Read, & C.^o

La Casa Morgan, representantes bancarios de la General Motors Corp, y en nombre de esta última, ofreció la suma de \$ 59.000.000 en dinero efectivo, más \$ 90.000.000 pagaderos en un período de diez años, es decir, un total de \$ 124.650.000, descontando diversos gastos, etc. La oferta del grupo Morgan—General Motors—fué finalmente rehusada, y la del Sindicato Dillon, Read & C.^o aceptada, después de muchas y delicadas negociaciones. El gran distrito financiero de Wall Street cree que la buena reputación de la Dodge Brothers fué evaluada en \$ 50.000.000.

La Empresa Dodge Brothers, desde hace tiempo ha venido figurando con una capitalización sumamente baja en relación con el verdadero valor de la propiedad, pues durante varios años todas sus grandes ganancias se han venido invirtiendo en ella misma. El Sindicato que la adquirió organizó una nueva Compañía, la cual continuará bajo el mismo nombre y sin ninguna modificación de métodos y de personal. Tanto los nuevos dueños como las varias compañías de automóviles comprendidas en ciertos rumores de consoli-

ción han manifestado últimamente que no existe base alguna para tales rumores. Esta declaración se debe al hecho de que hace poco tiempo corrió la voz de que se proyectaba la consolidación de las Compañías Dodge Brothers, Hudson Motor C.^o, fabricante de los automóviles Hudson y Essex; Packard Motor C.^o, fabricante de Packard, y la Briggs Body Corp., fabricante de carrocerías.

NUEVA YORK—Acciones por un valor total de \$160,000,000 fueron emitidas por la Dodge Brothers, Inc., a continuación de su reciente transferencia, las cuales fueron compradas con avidez por millares de personas en los Estados Unidos, Europa y otras partes del mundo. El 9 de abril se ofrecieron al público 850,000 acciones preferidas con 7 por 100 de dividendo anual. El sindicato las ofreció a un valor a la par de \$ 100 cada una, dando un total de \$ 85,000,000. Cada acción de esta clase se vendió con un bono de una acción corriente. Se vendieron en el acto, llegando la demanda popular a un total cuatro veces mayor que el que se necesitaba. Una buena parte de estas acciones se vendieron entre los representantes y concesionarios de la Dodge Brothers. Dos días después vino la emisión de \$ 75,000,000 en acciones con 6 por ciento de interés anual, la que, como la primera, fué vendida en el acto. La constitución financiera de la compañía consistirá de acciones preferidas y bonos, junto con 1,500,000 acciones comunes de clases A y 500,000 acciones comunes B.

El Sindicato anuncia oficialmente lo siguiente:

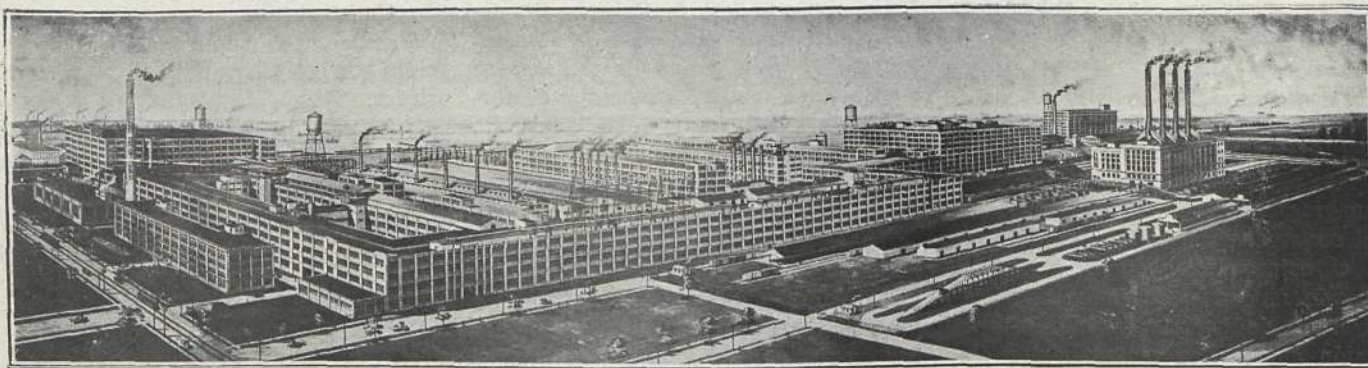
«No se proyecta la consolidación de la Dodge con ninguna otra Compañía, y los rumores que actualmente circulan sobre este particular no tienen base alguna. La Dodge Bros., Inc., continuará en el negocio como una firma independiente, sin introducir en sus métodos y personal administrativo actuales la más leve modificación.»

El anuncio anterior fué ampliado, en beneficio de los concesionarios y representantes de la Casa Dodge, por su presidente, el Sr. F. J. Haynes, mediante la declaración siguiente:

«Los nuevos dueños han asegurado a la Administración de la Casa que el negocio continuará como una Empresa independiente. Los métodos, normas e ideales de la presente organización han sido reconocidos y aprobados, y no existe intención alguna de reformarlos o modificarlos. La administración y la organización actuales continuarán lo mismo que antes.»

El Sr. E. G. Wilmer, director de la Junta administrativa de la Goodyear Tire & Rubber Company, y representante del Sindicato, se añadirá al directorio de la Dodge, posiblemente en la capacidad de director de la Junta administrativa de la nueva Empresa. El nombramiento del Sr. Wilmer no alterará en absoluto los métodos fundamentales de la Dodge. La producción actual de automóvil Dodge prosigue en grado de máxima actividad. Un reciente informe sobre el movimiento comercial de la Empresa dice:

«Las entregas o ventas al por menor durante la semana del 28 de marzo ganaron 34 por 100 sobre las de la misma semana de 1924, y sobrepasaron todas las semanas, exceptuando una sola, en la historia de la Casa Dodge. Los pedidos al por menor obtenidos por los representantes de la Casa establecieron



El gran establecimiento fabril de la Dodge Brothers en Detroit. Los edificios y maquinaria únicamente están avaluados en \$35,000,000. Tienen capacidad diaria para 1.100 automóviles.

un nuevo record, sobrepasando en 37 por 100 el total de la misma semana en 1924. Todas las regiones de los Estados Unidos contribuyeron a este admirable «record». Por su parte, los negocios de exportación han venido creciendo con más rapidez aún que los nacionales.

«Las ventas fuera del país, comprendiendo casi todos los países del mundo, durante 1925 muestran un aumento de más o menos de 11.800 automóviles y camiones Dodge sobre el periodo correspondiente de 1924. A pesar del gran aumento de rendimiento diario de las fábricas Dodge, las entregas al por menor de la fábrica exceden en cien automóviles la producción diaria, y las ventas al por menor de los representantes sobrepasan en 300 automóviles la producción diaria.»

La gran demanda adicional al rendimiento diario se satisface con automóviles que tanto la fábrica como sus representantes tenían en depósito o bodega.

El progreso de la Casa Dodge, hasta llegar a ocupar hoy día uno de los primeros puestos de la industria, ha sido un verdadero romance comercial. Fué fundada en 1901 por los hermanos Dodge, mecánicos de profesión, nacidos y criados en una pequeña aldea en el Estado de Michigan. Juntos llegaron a Detroit, donde obtuvieron empleo en un pequeño taller. Después de algunos años de intenso trabajo y economías, compraron el taller, que les sirvió de punto de partida a una carrera que culminó finalmente con el establecimiento de la gran fábrica Dodge Brothers.

El automóvil se hallaba entonces en un estado embrionario. No se le presentaba todavía el futuro gigantesco, hoy convertido en realidad. La primera conexión que los hermanos Dodge tuvieron con la industria naciente fué un contrato para la construcción de 3.000

cambios de marcha para automóviles Olds. Un año después, Henry Ford empezaba la organización de su propia Empresa, y encargó a los hermanos Dodge la construcción de motores, mecanismos de dirección y cambios de marcha. Ford tuvo enormes dificultades en el desarrollo de su motor, y a menudo acudía a los hermanos Dodge para que le ayudaran a resolver los problemas mecánicos que se le presentaban.

De esta manera entablaron con Ford

NUEVA YORK—La casa bancaria de Dillon, Read & Co. de esta ciudad, ha firmado un cheque por la suma de \$ 146,000,000 en pago de la compra de la propiedad de la Dodge Brothers. Entre otros grandes grupos interesados en la compra de esta compañía figuró la combinación de la casa Morgan y la General Motors. La suma aceptada subió a un total de \$ 152,000,000, pero fué finalmente reducida a \$ 146,000,000 después de descontar los dividendos anuales por pagar. El cheque por la suma neta, sin duda alguna el más grande de cuantos se hayan firmado en conexión con una transacción de este carácter, fué extendido a la orden de los administradores de la herencia de los hermanos Dodge, y firmado por Clarence Dillon, presidente de la casa financiera de Dillon, Read & Co. El contrato de compra-venta fué firmado a la una de la mañana del 8 de abril. La transacción completa, una de las más notables que se registran en los anales de la industria nacional, fué terminada incluyendo la emisión y venta de \$ 160,000,000 en acciones y bonos al público, dentro de diez días.

las más estrechas relaciones, y durante varios años la naciente Empresa Ford estuvo virtualmente bajo la dirección de Ford, los hermanos Dodge y James F. Couzens, actualmente senador en el Congreso de los Estados Unidos. Los hermanos Dodge tenían 10 por 100 de las acciones de la Compañía Ford, y estaban encargados de construir los motores Ford en su propia fábrica. En 1907 hubo ciertas desavenencias entre los socios de la Compañía Ford, que duraron algunos años, hasta que finalmente, en 1910, los hermanos Dodge decidieron dedicarse a construir sus propios automóviles, independientemente de Ford. Con la idea de fabricar un automóvil más grande y a un precio moderado, dependiendo de la producción en grande escala para reducir el importe neto y mejorar la calidad del producto, edificaron el primer taller en el lugar que actualmente ocupan los grandes establecimientos Dodge en Detroit.

Antes del acontecimiento indicado, los hermanos trataron de vender sus acciones en la Ford, a Henry Ford, pues, desligados de la organización Ford, quedarían preparados para lanzarse por cuenta propia e independientemente a la construcción de automóviles bajo su propia marca. En ese tiempo todas las facilidades fabriles de los hermanos Dodge estaban dedicadas a la construcción de motores Ford. No pudieron, sin embargo, desligarse de Ford, y nuevas desavenencias se despertaron entre los socios en relación con la distribución de los dividendos de la Empresa Ford. No deseando continuar por más tiempo con Ford, se lanzaron a construir automóviles, y los primeros productos Dodge Brothers salieron de sus fábricas en 1914. La gran Empresa Dodge Brothers data, pues, de 1914, y en el breve espacio de once años ha llegado a construir más de 1.250.000 auto-

móviles y camiones, de los cuales hay alrededor de un millón en servicio activo.

Esta es, muy brevemente, la historia de los hermanos Dodge. Su automóvil en poco tiempo llegó a ocupar un puesto preeminente en la industria, y su progreso fenomenal se comprenderá mejor al recordar que en 1915 tenía el octavo lugar en la industria, subiendo al cuarto dos años después, en virtud de su rendimiento o producción anual. Las ventas brutas durante el año pasado subieron a un total de \$ 191.000.000, las más grandes en la historia de la Empresa. Durante ese año vendió 193.861 automóviles de pasajeros y 31.243 automóviles comerciales, es decir, un total de 225.104 vehículos automóviles. Las ganancias líquidas llegaron posiblemente a 17 millones de pesos. Muy pocos han sido los negocios que en tan pocos años hayan tenido un éxito tan enorme. Desde el principio, la propiedad íntegra fué de los hermanos Dodge, y con el fallecimiento de ellos pasó a sus herederos, en cuya posesión ha estado hasta el momento de la reciente transferencia.

Los intereses que los hermanos Dodge tenían en la Compañía Ford fueron adquiridos por Henry Ford en 1920. Se dice que Ford pagó a los hermanos la suma de \$ 27.000.000 en efectivo por las acciones que éstos tenían en la Compañía Ford. Fué también 1920 el año que presencié el prematuro y sensible fallecimiento de ambos hermanos.

Los datos relativos a las proporciones del establecimiento industrial Dodge Brothers son verdaderamente impresionantes, sobre todo cuando se

tiene presente que la Empresa ha tenido únicamente once años de desarrollo. En el gran grupo de fábricas se comprenden los departamentos de forjadura a martinete y de talladura de engranajes más grandes del mundo. Todos los edificios del establecimiento arrojan un total de piso de 135 acres, es decir, 54 hectáreas. Los edificios y maquinaria están valuados en \$ 35.000.000, y durante los períodos de gran actividad, como el presente año, hay en repuestos, materiales y productos terminados alrededor de 40 millones de pesos más. La fábrica de carrocerías construye 150 carrocerías cerradas al día. El establecimiento completo da ocupación a más de 18.000 operarios.

La producción diaria llega a 1.100 automóviles y camiones. El edificio principal de montaje es de cuatro pisos, y de longitud tiene 1.100 pies (330 metros) por 60 pies de anchura (18 metros). Este edificio queda al centro del grupo, y se halla conectado con todos los departamentos de fabricación de partes. La Dodge Brothers tiene también fábricas sucursales en Inglaterra y en el Canadá.

Debido al hecho de que la Compañía era propiedad de la familia Dodge, el público en general tenía hasta hace poco escasa idea sobre el estado financiero de la gran Empresa. Los nuevos dueños, al ofrecer al público acciones de la Dodge, presentaron un informe en que se hace constar el hecho de que la Casa Dodge no ha tenido jamás un año de pérdida desde que fué fundada, a continuación de la separación de los hermanos Dodge de Henry Ford. Ni aun en 1921, año desastroso para la industria, la Dodge

Brothers obtuvo ganancias líquidas, reducidas, por supuesto en comparación con las logradas en años anteriores.

El movimiento de la Dodge Brothers durante los últimos seis años ha sido el siguiente:

	Ventas	Ganancias antes de deducir los impuestos oficiales
1919 ...	\$120,970,910	\$24,194,352
1920 ...	161,002,512	18,601,780
1921 ...	83,666,284	2,801,370
1922 ...	130,625,774	19,054, 98
1923 ...	141,332,685	11,590,637
1924 ...	191,652,446	19,905,440

El último inventario de la Compañía mostró que la «reputación», que muchos banqueros habían evaluado en 50 a 100 millones, estaba anotada en los libros en la suma de un dólar. El activo, el primero de abril, llegaba a \$ 52.422.321, y el pasivo, a 16.664.933, es decir, la Compañía tenía un activo neto de \$ 35.757.328. El Sindicato manifiesta que el primer trimestre del presente año ha sido el más satisfactorio de todos los períodos correspondientes desde que se fundó la Empresa. Durante estos tres primeros meses la Compañía ha vendido un total de 59.378 automóviles, cuyo valor neto sube a \$ 51.611.935, lo que representa una ganancia, sin deducir los impuestos, de \$ 6.291.554.

Las estrechas relaciones que existen entre la Dodge y la Graham Brothers, fabricantes de camiones, continuarán como siempre. En la transferencia de la propiedad Dodge Brothers no está comprendida la venta de la Graham Brothers; pero, a pesar de esto, las relaciones entre ambas empresas proseguirán lo mismo que antes.

LA SEMANA DONOSTIARRA

La prueba inaugural del circuito será el segundo Gran Premio de San Sebastián (autociclos), que se disputará sobre 30 vueltas al circuito de Lasarte, equivalentes a 531 kilómetros, admitiéndose el concurso de dos categorías (750 c. c. y 1.100 c. c.), estableciéndose en cada una de ellas una clasificación independiente, otorgándose 5.000 pesetas de premio al primer clasificado, 1.500 al segundo y 750 al tercero, más un premio de 250 pesetas al conductor que cubra la vuelta más rápida en cada categoría.

La segunda prueba del circuito será

el Gran Premio de San Sebastián, reservado a vehículos de cilindrada superior a 1.400 c. c. y peso mínimo en vacío de 600 kilogramos. Tendrá lugar el 19 de septiembre, sobre 40 vueltas; es decir, con un total de 708 kilómetros.

El primer premio está dotado, además de la copa de Don Alfonso, de la cantidad de 50.000 pesetas; al segundo se le adjudicará la suma de 15.000 pesetas; al tercero, de 8.000, y al cuarto, de 5.000, más 1.000 pesetas al corredor que dé la vuelta más rápida, y 500 pesetas a cada uno de los que tomen la salida. Aparte de estos premios en metálico, se concederán copas y medallas.

Gran Premio de Turismo de Gui-

púzcoa se disputará el 20 de septiembre, durante doce horas consecutivas. Podrán participar en él las siguientes categorías: 1.500 c. c., un pasajero; 2.000 c. c., dos pasajeros; 3.000 c. c., cuatro pasajeros, y más de 3.000 c. c., seis pasajeros. Carrocerías de turismo, con estribos, aletas, parabrisas, capotas, faros, silencioso, «klaxon», neumáticos de repuesto, etc.

La salida se dará a las diez de la mañana, y la llegada, a las diez de la noche. Distancia mínima impuesta, 960, 1.020, 1.056 y 1.080 kilómetros, respectivamente, en cada categoría, siendo las clasificaciones independientes. Al primero de cada categoría se le premiará con una copa y 5.000 pesetas, y con 2.000 pesetas al segundo.

EL CAMPEONATO DE CASTILLA

Otra interesantísima carrera organizada por el Real Moto Club de España, fué la celebrada el día 3 del pasado sobre el recorrido Madrid-Avila y regreso.

La meta de salida se estableció en Las Rozas.

El día fué espléndido, acudiendo a presenciar esta prueba clásica gran gentío, que se situó en la salida, en la llegada y durante el trayecto.

De cronometradores actuaron el señor Díaz de las Heras, el redactor deportivo de *Heraldo de Madrid*, señor Vidai, y el Sr. Esteban.

La prueba fué presenciada por el Príncipe de Asturias, quien conversó con los miembros del R. M. C. de E., a quienes felicitó por el éxito de la carrera.

Oscar Leblanc, sobre «Salmson», hizo una maravillosa carrera, indiscutiblemente la mejor, yendo en cabeza casi toda ella, y cuando su triunfo se esperaba, a un kilómetro de la meta le estalló un neumático de las ruedas



El motorista Zacarías Mateos vencedor del Campeonato.

delanteras, y el coche, que llevaba gran velocidad, volcó, salvándose de un grave accidente gracias a su serenidad y al dominio tan grande que Oscar tiene del volante, produciéndose solamente leves lesiones, de las que fué curado por el doctor Vega.

Fué, en suma, dicha carrera muy interesante y un nuevo triunfo del Moto Club de España.

El resultado de la carrera fué el siguiente:

1, Zacarías Mateos, en 2 h., 20 m., 56 s. y 2/5; 2, Manolo Fuentes, en 2 h., 46 m., 2 s. y 1/5; 3, Baltasar Santos, en 2 h., 56 m., 20 s. y 3/5; 4, Manuel Cantó, en 2 h., 56 m., 43 s. y 3/5; 5, Manuel Ulloa, en 3 h., 4 m., 31 s. y 2/5; 6, X. X. X., en 3 h., 4 m., 11 s. y 1/5; 7, Sierra, en 3 h., 4 m., 34 s. y 1/5; 8, Alafont, en 3 h., 12 m., 16 s. y 4/5; 9, A. Rodríguez, en 3 h., 26 m., 36 s. y 3/5; 10, F. Sagrario, en 3 h., 30 m., 37 s. y 1/5; 11, Emiliano Sanz, en 4 h., 34 m., 1 s. y 2/5; 12, F. Estelo, en 4 h., 40 m., 51 s. y 4/5.

LOS PROGRESOS DEL AUTOMOVILISMO

SI en el pasado siglo, pudo decir en una bella composición poética un literato ilustre que el siglo XIX, al que calificó de venturoso, fué el «del vapor y del buen tono», hoy, sin tanta lírica, pero quizá con más realidad, puede afirmarse que la centena XX es la del imperio señorial de la gasolina y del lujo automovilista.

Y no se diga que la gasolina es fácilmente sustituible, porque, aun cuando durante los años de crisis mundial en la industria, durante la guerra europea, se buscaron y se utilizaron líquidos que permitieron marchar a los motores, y que de todos son conocidos, el rendimiento por aquellos proporcionado fué muy inferior al de la gasolina, y, desde luego, menor su fuerza expansiva, y, por lo tanto, su trabajo útil.

En el primer automóvil propiamente dicho, debido al genio ingeniero del alemán Benz, ya empleó éste la gasolina como líquido inflamable y explosivo para su pequeño motor; de aquí el nombre de «bencina» con el que primeramente se designó a dicho líquido, nombre que muchas veces suele

dársele todavía entre la gente automovilista.

Pero de entonces al día, si el alimento de los motores de explosión no ha cambiado en realidad substancialmente, los motores propiamente dichos se han modificado de tal forma, que quizá, como vulgarmente suele decirse, no los conocería ya ni el mismo que los inventó. Del sencillo motor a dos tiempos—explosión y escape—se pasó al de cuatro—admisión, compresión, explosión y escape—, y aunque este mecanismo fundamental no se ha alterado todavía, dentro del mismo dichas operaciones se realizan siguiendo cada día procedimientos distintos y más prácticos que marcan los progresos gigantescos de la mecánica.

Y si los motores distan mucho de ser lo que fueron en un principio, en cuanto a los accesorios del automóvil, tales como llantas, neumáticos, carrocerías, etc., el progreso es sencillamente extraordinario y el lujo viene en este sentido a satisfacer los deseos del más exigente deportista del volante.

¿Qué dirían Thesón, el escudero de Luis XIV, y el relojero Vancauson, precursores del automóvil de vapor, si vieran los automóviles actuales?

En estos progresos no deben omitirse los nombres de Pecqueur, Dietz, Lotz y Lenoir, así como los de Thomson, Michaux, Trouvé, Serpollet, y sobre todos ellos los de Daimler y Benz.

Al desarrollo de la industria del automóvil han contribuido grandemente las carreras de automóviles por la competencia necesaria y beneficiosa que se establece entre las marcas, y las Exposiciones o certámenes automovilistas, que sirven para reunir en un mismo recinto, y, por lo tanto, para establecer comparaciones mecánicas que el público busca para decidirse a comprar.

Por ello, la Exposición actual de Barcelona tiene un grandísimo interés, aun cuando es de lamentar no se haya celebrado este año exposición en el Palacio de Hielo de Madrid, en donde los expositores, hasta ahora, han tenido asegurado el éxito de venta, lo que no puede afirmarse con respecto a la hermosa capital catalana, en la que la contratación mercantil automovilista ha sido, y claro es que nos referimos a exposiciones anteriores, muy escasa.

¡Que la suerte acompañe a la Exposición recientemente inaugurada!

ANTONIO VIDAL

Teniente de Ingenieros.

Redactor Deportivo de *Heraldo de Madrid*

PRUEBA DE MOTORES EN LA CUESTA DE URQUIOLA

(17 DE MAYO)

Organizada por el Club Deportivo de Bilbao, se ha celebrado la carrera en cuesta de Urquiola, que obtuvo gran éxito. El recorrido comprendía 5,540 kilómetros (pueblo de Mañaria al alto de Urquiola). La pendiente de esta cuesta oscila entre 10 y 14,5 por 100.

Satisfecho puede estar el Club Deportivo de Bilbao por el éxito alcanzado en la organización en la primera prueba de la Cuesta de Urquiola, celebrada con gran brillantez y numerosa concurrencia.

A las diez y media comenzó la carrera, durando hasta las doce y cuarto. La salida de cada moto y coche era anunciada por un disparo de cañón. El cañón estaba situado en el monte Uncilla.

En primer lugar comenzó la prueba de motos, habiendo tres que no corrieron: Landa, Pedro Irigoyen y una Harley. Todos los demás comenzaron la prueba y la terminaron, siendo los tiempos hechos los siguientes:

Hasta 350 c. c.:

1, Carlos Santisteban (A. J. S.), en 6 m. 55 s. y 2/5.

2, José M. Laca (A. J. S.), en 7 m. 0 s. y 1/5.

3, E. Quintana (A. J. S.), en 7 m. 9 s. y 1/5.

De 500 c. c.:

1, Enrique Alfonso (Douglas), en 6 m., 24 s. y 1/5.

2, J. Mayer (Triumph), en 6 m., 35 s. y 2/5.

3, «Sitto Siul» (Dulnet), en 7 m. y 31 s.

De 1.000 c. c.:

1, Alejandro Arteché (Harley), en 5 m. y 57 s.

Autos de turismo:

Durante la prueba fué esta categoría bastante castigada, pues de cinco sa-

lidas hubo tres bajas por haber sufrido averías. Los clasificados fueron:

Hasta 1.500 c. c.:

1, Alejandro Arteché (A. S.) en 6 m., 37 s. y 3/5.

Hasta dos litros:

1, Dussinger (Ansaldó), en 7 m. y 37 s.

En último término se corrió la prueba referente a los autos de sport. Dejaron de presentarse dos Salmson y un A. S. Durante la carrera, por ave-

1, Antonio Ferrari (Chiribiri), en 6 m. y 36 s.

Hasta 2.000 c. c.:

1, Justino Inchaurreaga (Bugatti), en 5 m., 30 s. y 3/5.

Fuera de concurso corrieron Ignacio Zubiaga, en Weuxhall, haciendo el recorrido en 5 m., 42 s. y 3/5.

Tarabusi, con el Indianópolis, no terminó por habérsele roto el embrague, siendo muy sentida la avería, por haber grandes deseos de verle correr.



Antonio Ferrari en su Chiribiri, vencedor en la 3.ª categoría.

ría se retiraron dos coches. La clasificación fué la siguiente:

Hasta 750 c. c.:

1, Miguel Ferrer (Austin), en 8 m., 20 s. y 4/5.

2, Antonio Ferrer (Austin), en 9 m. y 59 s.

Hasta 1.100 c. c.:

1, Ignacio Zubiaga (A. S.), en 6 m., 38 s. y 3/5.

2, Antonio Ferrer (Austin), en 9 m. y 59 s.

Hasta 1.500 c. c.:

Fué muy celebrada la participación de Chiribiri, que, conducido por el notable «driver» Sr. Ferrari, hizo una maravillosa carrera, clasificándose en el primer lugar de su categoría. Innumerables son los triunfos alcanzados por los coches Chiribiri durante las carreras celebradas en el año 1924, y con este triunfo ya son varios los obtenidos este año, entre ellos, y el más reciente, el del kilómetro lanzado de Ginebra, corrido en marzo último y ganado por Jenter.

TALLERES MECÁNICOS

ESPECIALIDAD EN FIAT

ZURBANO, 46.

TELÉFONO, 190-J.

MADRID.

EL IV SALON DE AUTOMOVIL DE BARCELONA

(De nuestro corresponsal.)

Por cuarta vez en el breve interregno de seis años Barcelona ha sabido poner nuevamente de manifiesto sus grandes capacidades de organización, agrupando en torno de la Confederación de Cámaras Sindicales de Automovilismo todos los núcleos: industriales, representantes y todos los que tienen alguna relación con el automóvil, la aviación y las industrias del motor.

Los salones del Palacio de Arte Moderno y de la Industria ofrecían un magnífico espectáculo; bajo sus amplias naves, agrupadas por «Stands», todas las mejores marcas de automóviles y motocicletas, allí se encontraban

La Exposición se subdivide del modo siguiente:

Palacio de Arte Moderno: Sala B, 142 «stands»; sala A, 180 «stands».

Palacio de la Industria: Sala de recepción; sala II, 41 «stands»; sala III, 42 «stands»; sala IV, 65 «stands»; sala V, dos «stands».

«Stands» de automóviles, 195; de camiones, 19; de accesorios, 148; de aviación, siete; de camión, tres; diversos, uno.

En total, 413 «stands» completamente ocupados.

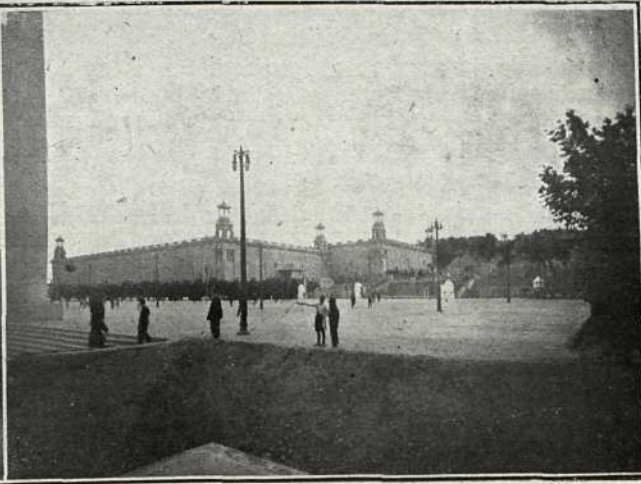
Merced a la amable cooperación aportada por la Aeronáutica Militar, la Escuela Naval de Aeronáutica, Peña

del Aire y los Aero Clubs de España y Cataluña, ha sido posible asimismo agrupar en este salón cuanto hace referencia al estado actual de la aviación, de tal manera que el visitante puede formarse perfecto cargo de los grandes progresos logrados en tan interesante ramo de la actividad humana. Ofrece asimismo otra particularidad interesante la Exposición aeronáutica, por el hecho notabilísimo de figurar en ella múltiples aparatos de construcción nacional, militar y civil, perfectamente estudiados y muy bien resueltos.

Con toda solemnidad fué inaugurada el día 20 esta grandiosa Exposición, asistiendo todas las autoridades y nu-



Palacio de Arte Moderno.



Palacio de la Industria.

haciendo gala de sus perfeccionamientos y novedades.

No cabe duda que la «mise en scène» influye grandemente en el éxito de una obra, y ningún escenario más apropiado y mejor dispuesto que los salones de Arte Moderno y de la Industria, en que tiene lugar la Exposición que comentamos. Tiene Barcelona la ventaja de ser puerto de mar y de gozar de unos alrededores maravillosos, constituyendo uno de los principales encantos de la gran ciudad los magníficos palacios juntamente con sus alrededores, donde se celebra el Cuarto Salón del Automóvil, artístico marco que avalora y completa el cuadro de la Exposición.

Concurren a esta Exposición diez naciones: España, Francia, Estados Unidos de América, Italia, Inglaterra, Austria, Alemania, Bélgica, Suiza y Holanda.



Entrada al pabellón de Automóviles.

(Foto Vela)

meroso público, que llenó por completo ambos salones.

En días sucesivos.

Ante todos los «stands» se detiene el público a contemplar las más modernas maravillas de la ingeniería, compitiendo en lo acabado de la fabricación lo propio en el ramo de automóviles como en el de carrocerías y accesorios la industria europea con la americana.

En muchos «stands» se presentan nuevos y acabados modelos, y como quiera que los precios están en relación con el valor real de las mercancías que se exponen, así como este es el salón que mejor ha sido presentado, se calcula que éste será también aquel en que se lleguen a realizar mayores transacciones, que han empezado con grandísimo éxito.

Entre las novedades más importantes del Salón destacan los «stands» de Buick, Studebaker, Peugeot, Fiat, Delage, Cadillac, Citroen, Lincoln, Berliet, Hispano Suiza, Elizalde, Dion Bouton, Renault, Dodge, Rolls y la magnífica instalación de la Aeronáutica y de la Peña del Aire.

El día 29 visitó S. M. el Rey Don Alfonso XIII los palacios del Parque de Montjuich, donde está instalada la Exposición.

Por la tarde S. M. la Reina Doña Victoria honró con su augusta presencia los palacios de la Industria y de Arte Moderno.

Con tan fausto motivo la concurrencia en la Exposición fué extraordinaria y selecta.

Los Soberanos, en sus visitas a los «stands», tuvieron palabras elogiosas para la industria automovilista nacional y extranjera, que tan espléndidamente se manifiesta en el actual certamen, así como para la sección de aeronáutica, a la que prestó el Rey gran



Vista general de una de las salas.

(Foto Vela)

atención.

La fiesta celebrada por la tarde en honor de S. M. la Reina resultó brillantísima, tanto por el número como por la calidad de las personas que rindieron pleitesía a la Soberana.

La visita de los Reyes a la Exposición fué amenizada por dos bandas de música, apareciendo todos los «stands» cuajados de flores que perfumaban y embellecían los amplios palacios, donde todo era lujo, aristocrático y magnificencia.

La fiesta a beneficio de la Cruz Roja celebrada este día por la tarde resultó agradabilísima en extremo.

Obra grande ha sido ésta de agrupar los cientos de coches, los incontables cochecitos, las pequeñas motocicletas,

los accesorios más preciados y los grandes monstruos del aire. Labor ésta que han sabido llevar a feliz término las Cámaras Sindicales del Automovilismo. Orgullosos pueden estar del resultado de sus gestiones los elementos organizadores de este Cuarto Salón, digno de la importancia de Barcelona y de los continuados progresos que el automovilismo viene logrando en Cataluña y en toda España.

Capítulo aparte merece la labor del Sr. Masferrer, secretario de la Cámara Sindical de Cataluña y elemento primordial en la organización de este Salón, a quien desde estas columnas enviamos nuestra más afectuosa enhorabuena.

Barcelona 31 Mayo.

X

Las pruebas de Peña Rhin

Penya Rhin prepara ya, con toda actividad, la cuarta celebración de su anual carrera en la Cuesta de la Rabassada, que está señalada para el día 14 de este mes.

El reglamento ha merecido la aprobación de la Federación Motociclista Española y del Real Automóvil Club de España, habiendo empezado a repartirse entre las casas constructoras y representantes que en virtud del prestigio alcanzado por las celebraciones anteriores muestran el mayor interés para la participación en esta carrera, que en su género puede decirse

que representa el «great event» de la temporada motorística.

Es indudable que la Rabassada ha ido alcanzando cada año mayor éxito y que actualmente figura entre las más conocidas pruebas en cuesta que en Europa se celebran.

En el pasado año la lucha adquirió plena internacionalidad, y en el presente, según impresiones recogidas en la entidad organizadora, este carácter de la prueba ha de ser aún más intenso, ya que son probables las inscripciones de marcas y conductores que no han tomado parte aún en carreras españolas y que son primeros valores del motociclismo y del automovilismo mundial.

La carrera, como es sabido, se corre sobre un recorrido de cuatro kilómetros 900 metros en la carretera de Gracia a Manresa, desde los Penitents hasta Vista Rica, o sea el trozo llamado Cuesta de la Rabassada. La salida de la carrera es lanzada.

La inscripción debe ser dirigida al secretario de Peña Rhin, plaza de Cataluña, núm. 9. Quedará cerrada a derechos sencillos el día 6 de junio.

En la carrera podrán tomar parte velomotores, motos solas y motos con sidecar, distribuidos en los grupos Turismo y Carreras, y cyclecars y coches distribuidos en los grupos Turismo y Sport y Carreras. Dentro de cada grupo habrá otras varias subdivisiones.

LOS AUTOMOVILES A. S. EN EL IV SALON DE BARCELONA

«Stand» presentado por los Talleres Mecánicos y Garage R. A. G. de los coches que construye en la Fábrica de su propiedad en París

Trátase de los Talleres Mecánicos y Garajes R. A. G., de Bilbao, quienes, por espíritu de raza, activos y emprendedores, ávidos quizá de demostrar la fuerza expansiva del capital bilbaíno y su empuje fabril y comercial, se lanzaron a montar una gran fábrica de automóviles nada menos que en París, en el corazón y centro del automovilismo europeo.

Era en septiembre de 1923 que fundaron la fábrica, con la idea fija de crear el coche tipo del automóvil pequeño, rápido y ligero, una idea que fué cristalizando en 1924, hasta llegar al 1925, en que nos presenta unos modelos impecables, siendo hoy en día su fábrica capaz para la producción de 500 coches la mes.

Deportivamente hablando, en su corto plazo de vida cuenta ya con los siguientes triunfos: Gran carrera de veinticuatro horas «Bol d'Or», 1924, París; cubrió con ese tiempo la distancia fantástica de 1.413,492 kilómetros. Carrera de la «Cote d'Argenteuil», 1925, París, recorrido de 1.800 metros en 1 m., 41 s. y 3/5, batiendo todos los «records» con motores rigurosamente de serie. En la carrera de la «Cuesta del León», Guadarrama, presentó cuatro coches estrictamente de serie y lo-

gró batir todos los «records», siendo de cuantas marcas concursaron los que mayormente llamaron la atención por su insuperable estabilidad y regularidad.

A estos señalados triunfos hay que añadir el recientísimo del 17 del actual en la carrera de la Cuesta de Urquiola-Bilbao, en que su triunfo es rotundo, definitivo, resultando vencido-

res absolutos en su categoría, merced a la pericia de los «ases» del volante, los admirables «drivers» D. Ignacio Zubiaga y D. Alejandro Arleche, que supieron sacar el máximo de rendimiento de estos coches, admirablemente concebidos, superando a marcas que hasta hoy habían tenido entusiasmados a los partidarios del coche rápido y ligero.



TALLERES DE FOTOGRAFADO

Unión

CATÁLOGOS
REVISTAS

TRICOLOR-BICOLOR-DIRECTO-LINEA-DIBUJO

TRAVESIA CONDE DUQUE, 9 ≈ Teléfono 14-31-J.

MADRID.

Gran Garage Hispano Butánico

Suministros en general para Automóviles

Jorge Juan, 19

Teléfono 2 S.

MADRID

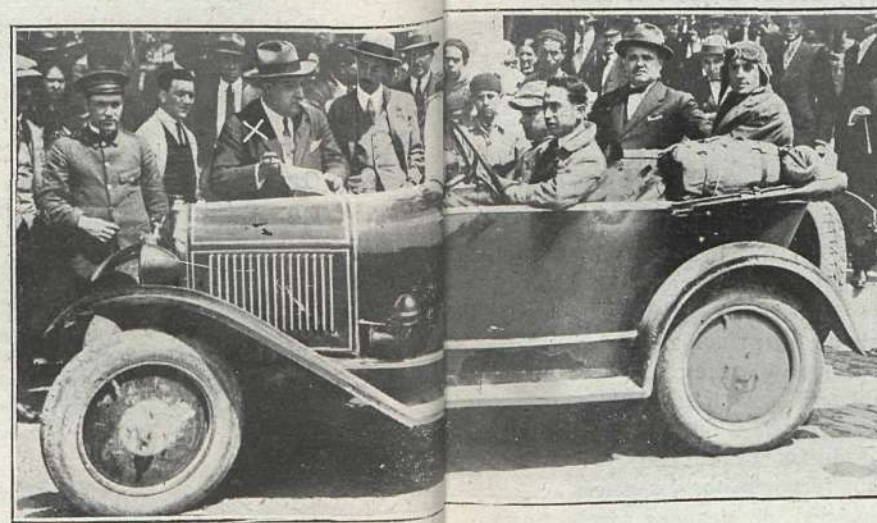
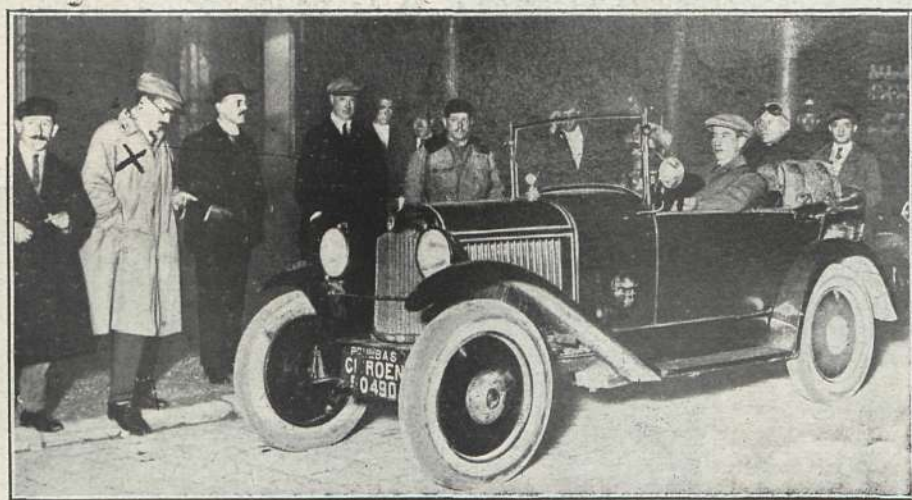
"MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

General Alvarez de Castro, 14.-Telf.º 12-38 J.

MADRID

NUEVO TRIUNFO DEL "CITROEN"



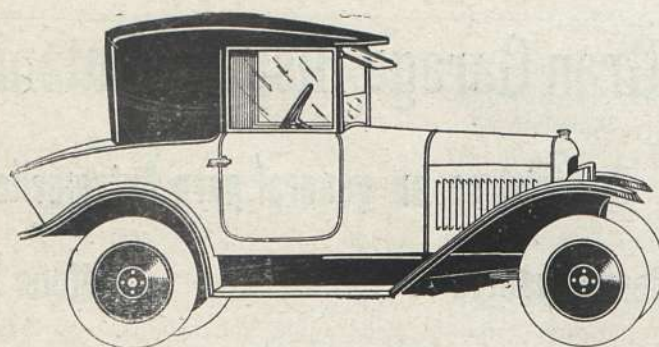
SAN SEBASTIAN-MADRID-SEVILLA.—1. El Sr. Zapino (X) Secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.—2. El Sr. Ruiz Ferry (X), en representación del Real Automóvil Club de España, comprobando el paso por Madrid.—3. El Sr. Prica (X), en representación de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, después de tomar la hora a su llegada, a las 21 horas 53 minutos del día 20, y comprobación del número del motor.

(Foto Marín)

Conducido por D. Pedro Rodríguez de Torres y llevando como viajeros al redactor gráfico Sr. Marín y D. Martín Negrete, un "CITROEN" 5 H-P, completamente de serie, logra hacer oficialmente el recorrido Norte-Sur, de San Sebastián a Sevilla, en una sola etapa, en el tiempo de 17 horas 42 minutos, descontando ya de éste los aprovisionamientos y paradas por pasos a nivel, y alcanzando una media de 58,100 kilómetros por hora.

Ha sido, pues, un verdadero y definitivo triunfo para el coche CITROEN 5 H-P., considerado hasta hoy como de población y que ha venido a demostrar con esta proeza no existe inconveniente alguno en utilizarle en carreteras y distancias de tanta consideración como la que nos ocupa, sin sufrir la menor avería.—La Sociedad Española de Automóviles "CITROEN" puede enorgullecerse con tan justo motivo.

NUESTRA PORTADA

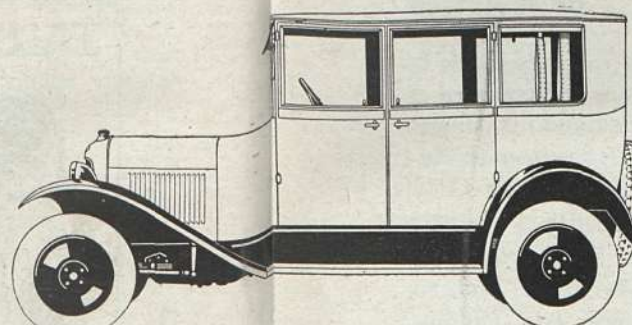


CABRIOLE

Dos asientos muy cómodos.—Capota en simil-cuero que cierra perfectamente el coche.—Dos cristales laterales que descienden al interior de las portezuelas, pudiendo a voluntad estar levantados con la capota plegada.—Parabrisas en dos partes; la de arriba movable.—Bolsas en las portezuelas.—Cojines.—Tablero de caoba para instrumentos.—Cornisas de ebanistería.—Color azul, tabaco y rojo.—Guarnición variada.—Amortiguadores en la parte posterior.

Hoy ocupa nuestra portada el hermoso 5 HP. CITROEN, el que tiene un historial corto, pero muy instructivo: Este modelo de coche se ha construido para satisfacer cumplidamente las necesidades de los hombres muy activos. Se ha proyectado, por tanto, ligero, sencillo y rápido.

Naturalmente, desde su aparición, le acompañó el éxito más grande que se conoce en la historia del automovilismo. La mujer, con su innata predilección por todo cuanto es elegante y confortable, se adueña enseguida del 5

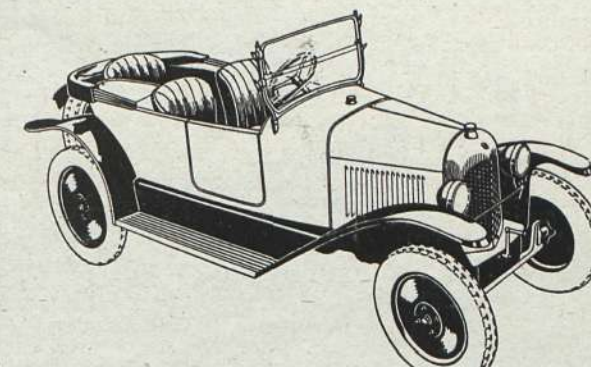


Conducción interior 4 asientos

Tres portezuelas de las cuales dos se abren en el lado derecho.—Asientos delanteros disponibles en todos sentidos.—Parabrisas con dos cristales; el superior articulado.—Forros de paño.—Tablero porta utensilios de caoba y nogal.—Cierres en los pomos.—Stores en los cristales laterales.—Luz eléctrica en el interior.—Color azul o tabaco.—Amortiguadores en el juego posterior.

HP. CITROEN. Vió con cuanta facilidad se conducía y elevó al triunfo su auto favorito. Madrid, la gran ciudad de España, es la provincia que puede dar crédito a nuestras líneas, por todas sus calles se ven los automóviles CITROEN, manejados por lindas manos femeninas, haciendo un conjunto mujer, y auto de una belleza insuperable.

Como complemento publicamos dibujos y características de los modelos más en boga fabricados por la casa CITROEN y que tanta aceptación tienen en toda España.



Torpedo 3 asientos

Dos asientos muy cómodos delanteros.—Un ancho asiento en la parte posterior, de fácil acceso.—Un gran cofre a cada lado que se abre por arriba.—Bolsas en las portezuelas.—Parabrisas en dos piezas que se orientan a voluntad.—Capota con arcos metálicos de un solo eje.—Corrinillas a los lados; la de la derecha se abre junto con la puerta.—Color Beige.—Guarnición negra.

EL CONGRESO MUNDIAL DE TRANSPORTE POR AUTOMOVIL

LOS directores de la National Automobile Chamber of Commerce, en reunión general durante los primeros días de marzo, aprobaron el proyecto de organización relativo a la celebración del Congreso Mundial de Transporte por Automóvil del próximo año en la ciudad de Nueva York, sometido por el Comité de Comercio Extranjero de esa institución. Se ha procedido, por lo tanto, a anunciar oficialmente que el Congreso del próximo año, que atraerá una numerosa concurrencia de comerciantes de automóviles y anexos de todas partes del mundo, se celebrará en la ciudad de Nueva York durante los días 11, 12 y 13 de enero de 1926, coincidente con la Exposición Anual de Automóviles de Nueva Yor.

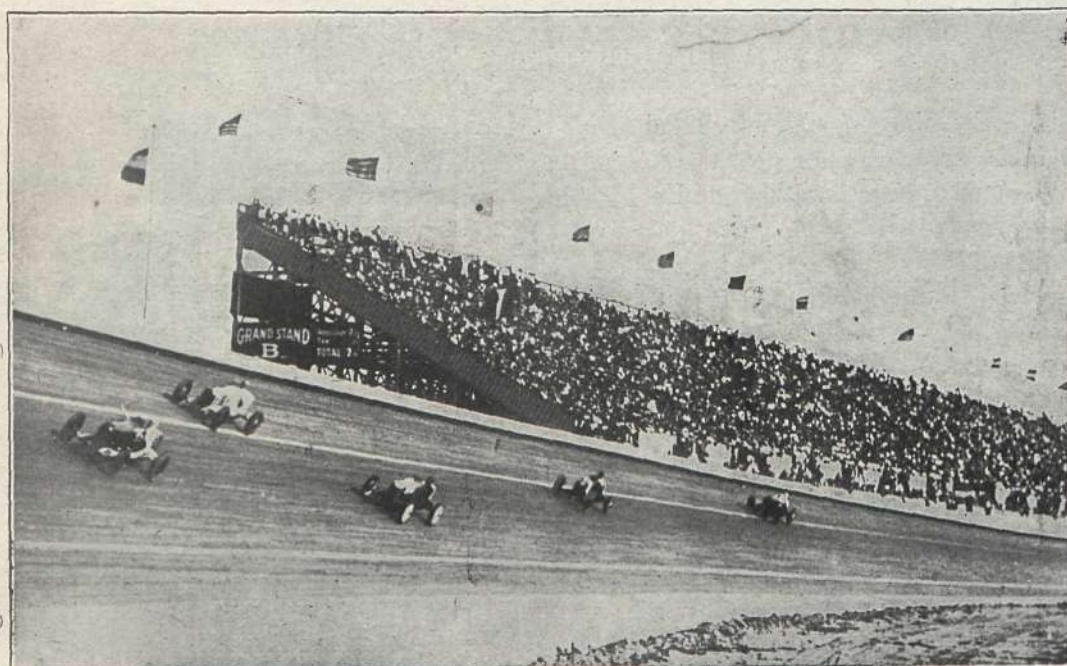
Proyectado para servir el fin de cambiar ideas acerca de los métodos fundamentales que regulan el progreso del comercio de automóviles y anexos en todas partes del mundo, el Congreso dará, por lo tanto, la excelente oportunidad de discutir y aclarar diversos temas de importancia particular y transcendental para todos los concurrentes. El programa de trabajo no ha sido todavía formulado de manera definitiva; pero entre los temas importantes que se tratarán en las sesiones se hallan los siguientes: «Organización de las ventas», «Trabajo o

promoción» y «Desarrollo de la confianza pública». En el primero de estos temas se comprenderán tópicos de sumo interés, como son los siguientes: distribución territorial, selección de automóviles y anexos, locación, disposición física del establecimiento, administración, etc. En el segundo de los temas se incluirán, entre otros tópicos, la organización de la propaganda comercial, métodos de publicidad, el anuncio directo, etc. En resumidas cuentas: cuanta materia se trate en estas sesiones tendrá una relación muy íntima con el desarrollo del negocio de los comerciantes concurrentes.

El próximo Congreso será el segundo de su clase que se celebrará en beneficio exclusivo de los comerciantes de automóviles, y como el primero, será organizado y dirigido por la Chamber of Commerce. El primer Congreso fué celebrado en Detroit en mayo de 1924. Concurrieron a él representantes de Australia, Austria, Cuba, Suiza, Alemania, Inglaterra, Jamaica, Italia, Brasil, Suecia, Africa del Sur, Polonia, Dinamarca, México y otros países; en total, alrededor de 150 preeminentes concesionarios y representantes del ramo, que vinieron a los Estados Unidos especialmente para asistir a esta reunión tan extraordinaria. Contando ahora con mucho más tiempo para la preparación del segun-

do Congreso, y debido a que éste coincidirá con la Exposición neoyorquina de automóviles, se expresa la bien fundada esperanza de que será muy numerosa la concurrencia que vendrá a esta reunión internacional.

Cooperando con la Chamber of Commerce al éxito del próximo Congreso se hallan la Motor and Accessory Manufacturer's Association, institución representativa de los principales fabricantes de partes y accesorios del país; la Rubber Association of America, en representación de los fabricantes de productos de caucho, y el Overseas Club, formado por los gerentes de exportación de grandes fábricas de accesorios y equipos. Se enviarán invitaciones a los principales comerciantes del ramo en cada país. Estas serán enviadas no sólo por la Chamber of Commerce, sino también por los fabricantes. El Sr. George F. Baüer, secretario del Comité de Comercio extranjero de la Chamber of Commerce, se encargará personalmente de invitar a los concesionarios y comerciantes que visite en su próximo viaje por Europa. El Sr. Baüer partirá de Nueva York durante los primeros días de mayo, y visitará los principales países europeos, en preparación del próximo Congreso.



El Campeonato de América

Un momento de la primera carrera para el campeonato de América, celebrada en la ciudad de Culver-City (California) el día 1 de Mayo último, que fué ganada por el famoso corredor Tom Miltón, alcanzando una velocidad media de 126 millas a la hora.

(Cliché Armas y Deportes)

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES ORDENES

Ilustrísimo señor: 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 este Centro directivo por la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid,

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de junio próximo venidero para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías 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, 5,804 enteros; Checoslovaquia, 20,493; Rumania, 3,193; Hungría, 0,010; Turquía, 3,674; Bulgaria, 5,092; Yugoslavia, 11,134; Finlandia, 17,375; Grecia, 12,823; Brasil, 25,265.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 30 de mayo de 1925.—El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Señor director general de Aduanas.

Ilustrísimo señor: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto de 10 y Real orden 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 abril último al 23 del mes actual, ambos inclusive,

Su Majestad 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 exporta-

das por las mismas durante el mes de junio próximo venidero, cuyo pago ha de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 32,61 enteros por 100.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 30 de mayo de 1925.—El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Señor director general de Aduanas.

NOTICIAS

Bélgica.

La *Gaceta* núm. 125, del 5 de mayo último, publica (rectificadas) las listas B, C y D anejas al «modus vivendi» comercial concertado entre España y la Unión BelgoLuxemburguesa, inserto en la *Gaceta* del 28 de abril próximo pasado.

Es de interés a todos los importadores y exportadores cuyo comercio se relacione con dicho país el enterarse de dichas rectificaciones.

Estados Unidos.

Por canje de notas del 2 de mayo último, entre los Gobiernos de España y de los Estados Unidos se ha acordado que el régimen comercial convenido por canje de notas de 26 de abril de 1924 para regir hasta el 5 de mayo de 1925 se prorrogue hasta el 5 de mayo de 1926.

Japón.

Por canje de notas de 10 de abril y de 4 de mayo del corriente año, entre los Gobiernos de España y del Japón se ha convenido que el régimen comercial que viene rigiendo entre ambos países en virtud del canje de notas de 29 de abril y 2 de junio de 1924 continúe en vigor hasta el 5 de noviembre próximo.

Bélgica.

La *Gaceta* núm. 127, del 7 de mayo último, publica, una nueva rectificación de la lista C aneja al «modus vivendi» comercial entre España y la Unión Bel-

goLuxemburguesa, inserta en la *Gaceta* del 5 de mayo.

Franquicia temporal de derechos.

Por el Ministerio de Hacienda se ha dictado una Real orden en fecha 1 de mayo último concediendo la importación temporal en franquicia de derechos de los efectos que con destino a la Feria Muestrario de Valencia se presenten al despacho en las Aduanas de Valencia, Barcelona, Port-Bou, Irún y Valencia de Alcántara.

Automóviles importados por la Aduana de Irún durante los meses de enero, febrero, marzo y abril del año actual.

Citroen	398
Renault	343
Fiat	196
Peugeot	83
Diön Boutón	44
Amílcar	32
Salmson	32
Berliet	29
Mathis	29
Panhard	25
Zedel	24
O. M.	23
Delage	11
Ansaldó	10
Benjamín	7
Talbot	6
Voisin	6
D. F. P.	5
Delahaye	4
B. N. C.	4
Saurer	4
A. S.	4
La Buire	4
Chenard	4
Mercedes	3
Vermorel	2
Hisparco	2
Aries	2
Lancia	2
Benz	1
Schneider	1
Rolls	1
Farman	1
Bugatti	1
Bonchet	1
Irat	1
Labor	1

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

Gran premio de Europa.

Se ha celebrado el sorteo para el orden de salida de los coches que participarán en el Gran Premio de Europa, de automóvil, que se celebrará en el circuito de Spa el 28 de junio próximo.

Veinticuatro horas en automóvil sobre pista.

Con propósito de vencer el «record» de veinticuatro horas en automóvil sobre pista, el corredor inglés Gillet, y sobre la pista de Montlery, consiguió su propósito, recorriendo en dichas veinticuatro horas 3.137 kilómetros y 79 metros, con una velocidad media de 130 kilómetros y 714 metros a la hora.

El «record» antiguo lo detenía el corredor Martín, desde el 20 de octubre pasado, habiendo recorrido para alcanzarlo 2.930 kilómetros.

La prueba de los 500 kilómetros de París.

El día 18 del pasado se disputó el Gran Premio de Inauguración en el autódromo de Linaz, ganando la prueba de 500 kilómetros (reservada para coches de 1.500 c. c. de cilindrada máxima) Lullar, que efectuó el recorrido en 3 h., 11 m. y 45 s.

La carrera de las 250 millas en el Autódromo de la Charlotte.

De la serie de carreras que cuentan para el campeonato de América se han corrido tres hasta la fecha.

En la primera carrera del campeonato de 1925, corrida en Culver-City el día 1 de marzo, salió vencedor Tom Milton, seguido por De Paolo; la segunda se corrió el día 30 de abril, en Fresno, ganando De Paolo, seguido de Milton. La tercera prueba de campeonato ha sido la carrera de 250 millas del autódromo de La Charlotte (Carolina del Norte), que dió los siguientes resultados:

1, Copper; 2, Harry Harte; 3, Tom Milton; 4, Comer, y 5, De Paolo.

Milton, De Paolo y Cooper son, por

ahora, los mejor clasificados para el campeonato americano de 1925.

La prueba de los artistas.

En París, sin duda una de las grandes ciudades más deportivas del mundo, el diario de deportes «L'Auto» está organizando una carrera automovilista, que ha de celebrarse el día 10 del próximo mes de junio en el Parque de los Príncipes. En esta prueba sólo podrán participar artistas del escenario y de la pantalla.

He aquí la lista de inscriptos hasta ahora:

Damas: 1, Paulette Franck (Eldorado); 2, Rahna (Palace); 3, Davia (Dau-nou); 4, Marthe Ferrare (Op. Comique); 5, L. Barret (Tournées Baret); 6, Renée Berr (Alc. Marseille); 7, Bois-Gallais (Célestins Lyon); 8, Lina Tyber (Cas. París); 9, Lise Ponty (Tourn. Laurent); 10, Dora Stroeve (Empire); 11, Yvonne Curti; 12, Andrée Maryse (Empire).

Señores: 1, Georges Milton (Moulin Rouge); 2, G. Biscot (Ciné Gaumont); 3, Geo Lastry (Perchoir); 4, Saint-Granier (Casino París); 5, Raimu (Cas. de París); 6, Rheims (Com. Moud.); 7, Luciani (Tourn. Baret); 8, Georget (Alc. Marseille); 9, Dorville (Fol. Berg.); 10, Earl Leslie (Cas. París); 11, Dutar (Cas. París); 12, Serjius (Caité Rochecouart); 13, Gilbert (Marigny); 14, Urban (Bouffes-Parisiens).

París en masa acudirá de fijo al Parque de los Príncipes para ver a sus ídolos disputarse el trofeo de «L'Auto».

La Targa Florio 1925.

La última Copa Florio se ha disputado en el circuito de Madonia, con arreglo a la clasificación establecida al final de las cuatro vueltas al circuito.

Ha sido ganada por André Boillot, que había ganado esta prueba en 1922.

He aquí la clasificación general de la décima Targa Florio:

Primero, Constantini, 540 kilómetros, en 7 h., 32 m. y 22 s., a la velocidad media de 70.350 kilómetros por hora.

Segundo, Wágner, en 7 h., 37 m. y 2 s.

Tercero, A. Boillot, en 7 h., 40 m. y 33 s.

Cuarto, Pierre de Vizcaya, en 7 h., 53 m. y 16 s.

En la novena vuelta, el conductor francés Dauvergne ha volcado, sufriendo heridas bastante graves, lo mismo que su mecánico.

La carrera en cuesta de Mont Chauve. — Chiron con «Bugatti» realiza el mejor promedio del día.

Organizada por el M. C. de Niza, se ha corrido la clásica carrera en cuesta de Mont Chauve.

El vencedor de todas las categorías fué Chiron, con Bugatti 1.500 c. c., siendo el más rápido de los motociclistas Oiller, con Saralea 500 c. c.

Rolly, con Motosacoche, fué el ganador de la categoría sidecar, y Amilcar y Terrot fueron los mejor clasificados en las categorías voiturettes 1.100 c. c. y 350 c. c.

MOTOCICLISMO

VI vuelta a Cataluña, 21, 22, 23 y 24 de Junio de 1925.

En esta prueba de regularidad y turismo que el R. Moto Club de Cataluña organiza para los días 21, 22, 23 y 24 de junio la clasificación se establecerá en la forma siguiente:

Cada concursante tendrá abonados cien puntos a la salida del R. Moto Club de Cataluña.

Las penalizaciones por error de tiempo en el paso por los controles, ya fijados, serán las mismas para las dos categorías establecidas, concediéndose el margen de tiempo sin penalización para el peso de los mismos que a continuación se cita:

Motocicletas: Expertos, cuatro minutos; neófitos, cinco minutos.

Sidecars: Expertos tres minutos; neófitos, cinco minutos.

Autociclos: Expertos, dos minutos; neófitos, tres minutos.

Pasado este límite se penalizará en los controles fijos con un punto perdido por cada minuto o fracción de diferencia entre la hora real de paso y la correspondiente a la velocidad establecida, deducción hecha del margen an-

Automóviles
Bicicletas

Peugeot

S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot.

Garage Victoria: San Sebastián.

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

tes mencionado; y en los controles secretos, con un punto perdido por cada cinco minutos o fracción de diferencia en iguales condiciones.

Los concursantes que se inscriban con el carácter de neófitos en la categoría de autociclos o sidecars deberán llevar un pasajero, conceptuado igualmente como neófito, declarando su nombre en el momento de la inscripción.

Implicará la pérdida de tres puntos el pararse dentro del radio de un kilómetro en los controles fijos.

Pruebas de pista en Munich.

Las pruebas en la pista de Munich dieron los siguientes resultados:

Una hora: 1, Zomati, 84 kilómetros; 2, Fescher; 3, Kagerer.

20 kilómetros: 1, Zomati, en 14 m. y 9 s.

15 kilómetros: 1, Bossinger (A. J. S.), en 10 m. y 35 s.

5 kilómetros: 1, Bossinger (A. J. S.), en 3 m. y 30 s.

Gran premio europa.

La Comisión deportiva del R. Automóvil Club de Bélgica procedió el pasado martes al sorteo del orden de salida de los coches en el Gran Premio de Europa. Asistieron al acto del sorteo los delegados de las Casas concurrentes, presidiendo la sesión el barón de Nolhomb.

Los coches partirán en el orden siguiente:

1, Delage I; 2, Alfa-Romeo I; 3, Guyot I; 4, Sunbeam I; 5, Delage II; 6, Alfa-Romeo II; 7, Guyot; 8, Sunbeam II; 9, Delage III; 10, Alfa-Romeo III; 11, Sunbeam III; 12, Delage IV.

Resultados extranjeros.

La prueba motociclista Reims-París-Reims, organizada por el Motorcycle Club de la Marne, ha dado estos resultados:

Motos 175 c. c.: 1, Michel, sin penalidad; 2, Toulet, dos puntos; 250 c. c.: Doyen, 13 puntos; 350 c. c.: Gardon, sin penalidad; 500 c. c.: Jeanneret, un punto.

Ciclecars 1.100 c. c.: 1, Roche, sin penalidad; 2, Pichon, 30 puntos.

* * *

La clasificación general de la cuarta vuelta de Italia motorista es ésta:

1, Cavallieri, que cubrió los 2.702 kilómetros en 51 h., 43 m. y 12 s.; 2, Moroni, en 52 h., 12 m. y 41 s.; 3, Farinotti, 4, Rava; 5, Arcangeli; 6, Opassi; 7, Sassi; 8, Bruscoli; 9, Fongaro; 10, Yerramola.

COMERCIALES

La industria automovilista en Norteamérica.

La exportación de automóviles americanos durante el mes de marzo se ha elevado a 23.265 coches, lo que representa un aumento de 47,2 por 100 sobre la del mes de abril de 1924, que marcan un «record».

Además se han expedido durante dicho mes 4.728 camiones.

El régimen tributario en Francia.

Una ley publicada el 31 de marzo de 1925 modifica el régimen de las tasas que tienen que pagar los automovilistas extranjeros que entran en Francia.

En lo sucesivo, el pase de circulación expedido en la Aduana francesa no será establecido para períodos de cuarenta y ocho horas, de un mes o de dos meses. Los automovilistas extranjeros obtendrán al atravesar por primera vez una aduana fronteriza y para un período máximo de sesenta días pase de circulación, valedero para el período de duración que ellos mismos indicarán. Esos pases de circulación costarán 2,50 francos diarios, y su expedición estará hecha sobre papel sellado.

Cuando los automovilistas prolonguen su estancia en Francia más allá de la fecha indicada en el pase de circulación, podrán reclamar en las Oficinas de las Contribuciones indirectas permisos de circulación, cuya duración de validez no podrá exceder del último día del trimestre empezado. Dichos pases de circulación se extenderán contra pago de un derecho de 20 céntimos por HP y por día.

Ejemplos: Un turista penetra en Francia el 10 de abril, después de haber obtenido un pase de circulación de diez días, valedero hasta el 19 de abril inclusive. ¿Quiere prolongar su estancia hasta el 26 inclusive? Para poder ponerse en regla debe el día 20 por la mañana reclamar en las Oficinas de las Contribuciones indirectas un per-

miso de circulación de siete días, que se le concederá contra pago de una cantidad de 21 francos, siendo el coche de 15 HP. (15 por 0,20, tres francos; por siete, 21), sin cortar el sello.

Un extranjero se presenta en la frontera el 20 de abril y pide un pase de circulación de cincuenta días; pero retrasa su salida hasta el 10 de julio. A partir del 9 de junio deberá pedir, por el período comprendido desde esta fecha hasta el 30 de junio inclusive, una autorización de veintidós días, que le costará, para un automóvil de 15 HP., 66 francos, sin contar el sello. Además, el 1 de julio deberá someterse a las reglas propias de los nacionales y no podrá pedir más que un permiso de circulación trimestral.

Nueva representación.

La importante Casa S. E. C. R. E. A., con domicilio en San Agustín, 2, se ha quedado con la representación para España de los automóviles Flint.

El Salón Americano para el año 1926.

La Exposición anual de automóviles de Nueva York se celebrará en el próximo año durante los días comprendidos entre el 9 al 16 de enero.

Tendrá lugar en el Grand Central Palace, punto central muy adecuado, donde se venía celebrando hasta hace dos años, cuando fué trasladada a un gran cuartel militar en un punto bastante retirado del centro.

Al igual que en los restantes Salones celebrados por los americanos, el del año 1926 promete estar concurridísimo, y ya se cuenta con la cooperación de los que asistieron al clausurado este año y de buen número de marcas, unas nuevas y otras que se abstuvieron en estas últimas manifestaciones automovilistas. Esta Exposición, como decimos en otro lugar, se celebrará en los mismos días que tendrá lugar el Congreso Mundial de Cámaras de Comercio.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO
POR LA CENSURA MILITAR

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

AUTOMOVILES METALLURGIQUE G. R. PEÑALVER - Génova, 11

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE MAYO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16141	Amilcar	José Navarro	Lisboa, 2	10217	Studebaker	E. Serna	E. S. Miguel, 19
16142	A. S.	Mariano Sanjuan	Carmen, 4	16218	Amilcar	Vicente Monfort	Hortaleza, 9
16143	Renault	Antonio Almucia	Mendizábal, 43	16219	Chevrolet	Azucarera	Alarcón, 5
16144	Jewett	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5	16220	Buick	Marquesa Jura Real	San Marcos, 41
16145	Idem	Sacristán Hermanos	Justiniano, 12	16221	Fiat	Serafina Benítez	Ferraz, 86
16146	Idem	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5	16222	Cadillac	Mariano Ordóñez	San Agustín, 18
16147	Citroen	Dominica Carrascales	P. Indp. ^a , 3	16223			
16148	Studebaker	Tomás Santa Cruz	V. Rodríguez	16224			
16150	Dion Bouton	Emilio Martínez	Toledo, 55	16225			
16151	Buick	Antonio Melgarejo	Huertas, 15	16226			
16152	Idem	Félix Berastegui	Lope de Rueda	16227	Voinsin	Juan Navarro	B. Braganza, 14
16153	Fiat	José María Ortiz	Algete (Madrid)	16228	Ford	Manuel Sánchez	Aranjuez
16154	Bugatti	Tirso García Escudero	Núñez Arce, 7-9	16229	Hispano	Justo Sánchez	Serrano, 25
16155	Citroen	Santiago Mazón	Preciados, 3	16230	Citroen	Anastasio Martínez	Bailén, 15
16159	Idem	Eulogio Despujol	Juan Bravo, 10	16231	Idem	Juan M. Pulido	Granada, 8
16160	Idem	Guillermo García	Reina, 35	16232	Amilcar	Magin Mitganst	Atocha, 114
16161	Idem	Javier Castillo	Hortaleza, 34	16233	Georges Roy	Manuel Mendoza	Gaztambide, 4
16162	Idem	Marqués Santa Genoveva	Aguirre, 1	16234	O. M.	Amadeo Roselló	F. Valverde, 7
16165	O. M.	Julio Muñoz	P. Colón, 3	16235	Renault	Sociedad Auto Taxis	C. Aranda, 15
16166	Peugeot	Francisco P. de Guzmán	Alcalá, 41	16236	Idem	Idem	Idem
16167	Crysler	Marquesa Castañiza	M. Cortina, 3	16237	Idem	Idem	Idem
16169	Hispano	Compañía Telefónica	Gran Vía, 5	16238	Idem	Idem	Idem
16170	Salmson	Eugenio Sñier	Serrano, 20	16239	Idem	Idem	Idem
16171	Idem	Idem	Idem	16240	Idem	Idem	Idem
16172	Studebaker	Antonio Rodríguez	Chamartín	16241	Idem	Idem	Idem
16173	Fiat	Manuel Manzano	S. Domingo, 14	16242	Idem	Idem	Idem
16174	Hispano	Torcuato Luca de Tena	Ayala, 15	16243	Idem	Idem	Idem
16175	D. F. P.	P. del Arco	Valverde, 36	16244	Idem	Idem	Idem
16176	Minerva	Manuel Astaloytia	Trujillo	16245	Idem	Idem	Idem
16177	Buick	Pablo Hernández	Castellana, 13	16246	Idem	Idem	Idem
16178	Idem	Ramón S. Vázquez	Ecija, 7	16247	Idem	Idem	Idem
16179	Amilcar	Agapito Peral	Montera, 22	16248	Idem	Idem	Idem
16180	Idem	Juan M. Comyn	Maldonado, 4	16249	Idem	Idem	Idem
16181	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5	16250	Idem	Idem	Idem
16182	Jewett	Idem	Idem	16251	Idem	Idem	Idem
16183	Idem	Carlos Vililla	C. Jerónimo, 17	16252	Idem	Idem	Idem
16184	Citroen	José Suárez	Princesa, 47	16253	Idem	Idem	Idem
16185	Morris	Conde del Real	Ferraz, 16	16254	Buick	Angel de la Bodega	Prado, 4
16186	Talbot	Cornelio Blach	C. Coello, 20	16255	Idem	Manuel Antozán	M. Salamanca
16187	Ford	López Mateos	Maldonado, 20	16256	Idem	Manuel Prats	Atocha, 16
16189	Idem	Idem	Idem	16257	Crysler	Marqués del Llano	Serrano, 31
16190	Studebaker	Julio Antonix	Carmen, 4 y 6	16258	Fiat	Lisardo Acevedo	Valdemoros
16191	Renault	Francisco Luque	Tutor, 26	16259	Voinsin	Crédito Español Autos	Velázquez, 4
16192	Rugby	José Pampín	N. Balboa, 5	16261	Buick	Miguel Ordinas	A. Aguilera, 29
16196	Fiat	Federico García	Montera, 36	16262	Citroen	Florentino Prieto	F. de la Hoz, 67
16197	Idem	Fiat Hispania	Gran Vía, 19	16263	Salmson	Antonio Morcillo	Hotel Inglés
16198	Idem	Manuel Ocaña	Montera, 9	16264	Morris	Vicente Gay	Recoletos, 9
16199	Ford	Ricardo Oñate	Aranjuez	16265	Douglas	Vicente Dalmau	Encomienda, 9
16200	Crysler	Conde Villamediana	Velázquez, 21	16266	Harley	Tomás Montijano	Monteleón, 5
16201	Citroen	Eduardo Martínez	Santiago, 1	16268			
16202	Hispano	Julio Alvarez	Sevilla, 1	16269	Mathis	Andrés Alcorez	Hortaleza, 74
16203	Block	Miguel Palafox	D. Pastor, 12	16270	Berliet	Juana Rojo	Goya, 33
16204	Vermorel	Santos Morales	G. Porlier, 35	16271	Saurer	Miguel Arocena	Zarautz
16205		Alfonso Martos		16272	Amilcar	Felipe Alvarez	G. Pardiñas, 22
16206	Citroen	Josefa Chavarri	Moratín, 11	16274	Ansaldo	José Ramila	N. Balboa, 6
16207	Ford	Vicente Pérez	Castellana, 15	16275	Citroen	Celestino García	Princesa, 77
16208	Salmson	José Jiménez	Pacífico, 38	16276	Buick	Martínez Azcoitia	Plaza Colón, 2
16209	Citroen	Manuel Gallego	Padilla, 1	16277	Citroen	María Gloria	Serrano, 23
16210	Saurer	Mariano Ruiz	Yeserías, 9	16278	Ford	Ramón Benegas	Aranjuez
16211	Citroen	Francisco Bobille	Mayor, 20	16279			
16212	Chandler	Augusto Príncipe	P. Vergara, 7	al	Ford	La Castellana	
16213	Panhard	Gómez Hermanos	Fernando VI, 23	16294			
16214	Bignan	Francisco García	Hotel Regina	16295	Hispano	Marqués Figueroa	
16215	B. N. C.	José Soldevilla	Atocha, 135	16296	Amilcar	Pablo López	Leganitos, 35
16216	Chevrolet			16297	Citroen	Juan Díaz	Latoneros, 14

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16300	Douglas	V. Dalmau	Encomienda, 9	16373	Ford	Luis Pérez	Castillo, 14
16301	Fiat	Manuel Simón	T. las Victorias	16374	Studebaker	Leandro Menéndez	Oriente, 10
16302	Citroen	José González	Cisne, 5	16375	Salmson	Santiago Muguero	Castellana, 18
16303	Masnet	Lisardo Pérez	Vallecas	16376	Benz	Vicente Valero	Duque Osuna, 3
16304	Ford	Balbino Lázaro	Moratin, 30	16378	Oldsmobile	Enrique Carrasco	Larra, 8
16305	Citroen	Federico Magueiza	Lista, 11	16379	Crysler	José Sanjurjo	Sagasta, 5
16306	Indian	Mauricio Senechal	Jaén, 4	16380			
16307	Packard	Duque Tamames.	Caraban hel	16381	Fiat	Isidro Buceta	Felipe IV, 6
16308	Ford	Lámparas metal	Vallecas	16382	Idem	Julio Martínez	N. Balboa, 13
16309	Idem	Idem	Idem	16383	Daimler	Florentino Rodríguez	C. S. Jerónimo
16310	Alfa Romeo	Domingo Maydagar	Carabanchel	16384	Ford	Conde de la Mortera	M. Angel, 9
16311	Itala	Miguel Ripoll	Jardines, 12	16385			
16312	Dion Bouton	Pablo Torre Setián	Serrano, 74	16386	Studebaker	Pedro R. Arena	Infantas, 26
16313	Mercedes	Petrolífera Española	P. Recoletos, 6	16387	Citroen	Enrique Tudela	Bailén, 41
16314	Idem	Idem	Idem	16389	Ford	Construcciones Hidráulicas	P. Recoletos, 10
16315	Buick	Eduardo Junco	Alcalá, 62	16390	Idem	José Valor	Bolsa, 12
16316	Voisin	G. Doval del Campo	P. del Sol, 5	16391	Buick	Rafael Carres	Barquillo, 6
16318	Morris	José María Rodríguez	Lista, 39	16392	Nash	Antonio Pérez	Alcalá, 41
16319	Oxford	Marqués Salamanca	Ferraz, 12	16393	Citroen	Cristóbal Piñana	Almirante, 21
16320	Cadillac	Luis F. Riesgo	Hermosilla, 92	16394	Renault	Piedad Muguero	Flora, 4
16322	Mercedes	Francisco de la Torre	Lagasca, 53	16395	Citroen	Marqués de Loja	P. Vergara, 46
16323	Peugeot	Manuel Blanco	Covarrubias, 15	16396	Harley	Luis R. Marín	Sto. Domingo
16324	Douglas	José López	R. Molina, 11	16397	Idem	Urbano Fernández	Jorge Juan, 6
16325	A. S.	Antonio Campos	San José, 2	16398	Nash	Julian Olivares	Lista, 7
16326	Fiat	Eduardo Carvajal	Ayala, 36	16399	Saurer	Serafín Iglesias	Vigo
16328	La Licorne	Hijo de Martínez Rodrigo	Zurbarán, 5	16400	Citroen	Concepción Marina	Zurbano, 6
16329	Idem	Idem	Idem	16401	Fiat	Pedro Ballesteros	S. Bernardo, 46
16330	Idem	Idem	Idem	16402	Packard	R. Fernández	P. Plaza Indp. ^a , 2
16331	Idem	Idem	Idem	16403	Citroen	Juan Saavedra	Preciados, 15
16332	Hudson	Carlo Figuerola	Castellana, 20	16404	Hudson	Julian Ratera	B. Braganza, 14
16333	Mercedes	Francisco Degen	Velázquez, 54	16405	Citroen	Pedro Ruiz	Hortaleza, 17
16334	Citroen	Mercedes Martínez	P. Vergara, 5	16406			
16335	N. A. G.	Primitivo Sanz	Pozuelo	16407	Buick	Carlos Gato	Zurbarán, 11
16336	Crysler	Manuel López	Sagasta, 20	16408	Ford	Victor Baraona	San Raimundo
16337	Citroen	Jesús García	Atocha, 153	16409	Fiat	Rafael Plaza	Villaverde
16338	Elizalde	Manuel Fernández	Córdoba, 9	16410	Idem	Vicente Alvarez	Valverde, 20
16339	Idem	Cesáreo Adanero	F. González, 17	16411	Bugatti	Ramiro García	Espoz y Mina, 1
16340	Buick	Cipriano de Francisco	P. del Sol, 3	16412	Buick	Manuel Aranda	San Agustín, 2
16342	Mercedes	Petrolífera Española	P. Recoletos, 6	16414	Ford	Fernán Tamames	Noblejas
16343	Renault	Gustavo Núñez	Florida, 11	16415	Hispano	Compañía Telefónica	Oran Vía
16344	Chrysler	Enrique Santoya	Villanueva, 31	16416	Peugeot	Pablo Melero	Canarias, 29
16345	Studebaker	Vicente Greño	Salas, 5	16417	Citroen	Paúl Mantanol	C. Coello, 66
16346	Renault	Automóviles Renault	P. de Toros, 9	16418	Idem	Luis Iriarte	S. Trinidad, 5
16347	Idem	Idem	Idem	16419			
16348	Harley	Francisco Coro	Cruz, 21	16420	Buick	Serapio de Santiago	Hotel Florida
16349	Citroen	Pedro Lapegue	Ventura Vega, 3	16421	Renault	Pedro Paredes	Plaza Oriente, 3
16350	Amilcar	Lorenzo Alamillo	Sevilla, 12	16422			
16351	Citroen	Manuel Rodríguez	A. de Dios, 14	16423	Citroen	Lorenzo Flores	Lagasca 16
16352	Oldsmobile	C. García Velasco	Génova, 3	16424	Dort	Luis Martín	
16353	Panhard	Hipólito Alves	Hotel Ritz	16425	Rugby	Vicente Agustí	Velázquez, 28
16354	Citroen	Guillermo Núñez	P. Salesas, 9	16426	Citroen	Norman L. Morris	Pinar, 8
16355	Ford	Joaquín Carriedo	S. Bernardo, 116	16427	Peugeot	Carmen Lázaro	Olivar, 36
16356	Studebaker	Antonio Fernández	M. Esquinza, 4	16428	Hispano	Compañía Telefónica	Gran Vía
16357	Idem	Tomás Borrás	R. Valle, 36	16429	Idem	Idem	Idem
16358	Harley	Siro Barrajo	Factor, 10	16430	Idem	Idem	Idem
16359	G. L.	Jesús Luna	G. Ricardos, 11	16431	Fiat	Vicente Martínez	Fuencarral, 12
16361	Citroen	Fernando Angulo	C. Cisneros, 56	16432	Idem	Federico Acosta	M. Guerra
16362	Buick	María Belén Montilla	Jorge Juan, 16	16433	D. F. P.	Darío Arévalo	Prim, 15
16363	Citroen	Pedro Ruiz	Hortaleza, 17	16434	Chrysler	Marquesa Camarasa	J. el Santo, 22
16364	Hispano	Epifanio Marcos	Bolsa, 10	16435	Ford	C. Robles	Madera, 34
16365	Citroen	Manuel Pérez	Zurbano, 28	16436	Studebaker	Ambrosio Armero	Fuencarral, 31
16366	Fiat	Manuel Abundo	Badajoz	16437	Citroen	Duque de Cubas	Castellana, 15
16367	D. F. P.	P. del Arco y Compañía	Valverde, 36	16438	Buick	Manuel T. Peña	S. Bernardo, 75
16368	Amilcar	Federico Martínez	M. Cortina, 12	16439	G. N.	Fernando García	Serrano, 86
16369	Nash	Miguel Barea	Diego León, 57	16440	Fiat	Crédito Automovilismo	Velázquez, 6
16370	Idem	José Jara	Carnero, 5	16442			
16371	Citroen	Emilio Rizaldos	P.º Atocha, 41	16443	Studebaker	Matías Cabezón	Hileras, 12
16372	Ford	Miguel Urdiales	Caleya Toledo	16444	Panhard	Embajada de Francia	

En nuestro próximo número publicaremos el resumen, por marcas, de los automóviles, camiones y motocicletas, matriculados en Madrid durante el primer semestre del año actual.

AUTOMÓVILES



MODELOS 1925

F. S. ABADAL

ALCALA, 62
MADRID

NUEVA AGENCIA OFICIAL *Ford*
L. CASTRO

Existencia permanente en todos los modelos de Coches, Camionetas, Omnibus y Tractores

Gran surtido en piezas de repuesto *Ford*

Taller de reparaciones

Ventas al contado y a plazos largos en condiciones excepcionales

No compre Vd. sin visitar esta Agencia

Depósito y Talleres:

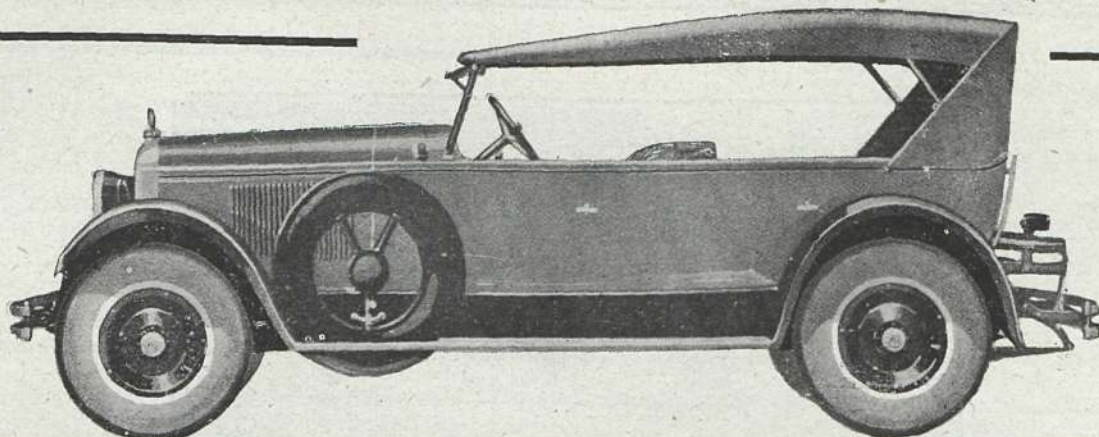
Ronda Atocha, 23 dp.^{do}

MADRID

Central:

Mayor, 68

Al escribir a los anunciantes sírvase nombrar MADRID AUTOMÓVIL



PAIGE DE LUXE

/// 4 FRENOs HIDRÁULICOS ///

El Paige para el uso diario

HAY todavía en servicio activo muchos automóviles Paige que tienen en su registro un recorrido de más de 402,000 kilómetros, es decir, diez veces la vuelta al mundo.

Muchos de estos "veteranos" están día y noche en el servicio de "taxímetros," recargados de peso y de trabajo, lo mismo que de años, pero sin demostrar señales de "cansancio" todavía.

Asombra verdaderamente que haya un automóvil tan resistente al uso y al abuso como el Paige. Y eso no se puede concebir más que en un Paige.

La longevidad del Paige no causaría tanto asombro si los presuntos compradores de automóviles se dedicaran a observar, hora tras hora, en las carreteras, las numerosas pruebas de resistencia a que están sometidos los coches Paige que por ellas circulan diariamente. Entonces sería la placa "Paige" el mejor sello de garantía para esos observadores.

ESPECIFICACIONES:

Motor de seis cilindros, de 95 x 127 mm.; lubricación a alta presión sobre los cojinetes del cigüeñal y de las bielas; cadena silenciosa en la parte delantera del árbol de levas; carter de cigüeñal de aluminio; 3,33 metros de distancia entre los ejes; ejes Paige-Timken; bastidor de 165 mm.; muelles de acero especial, de aleación a alto carbón, los delanteros de 1016 mm. y los traseros de 1556 mm.; neumáticos acordonados de 838 x 114 mm.; amortiguadores adelante y atrás; indicador de

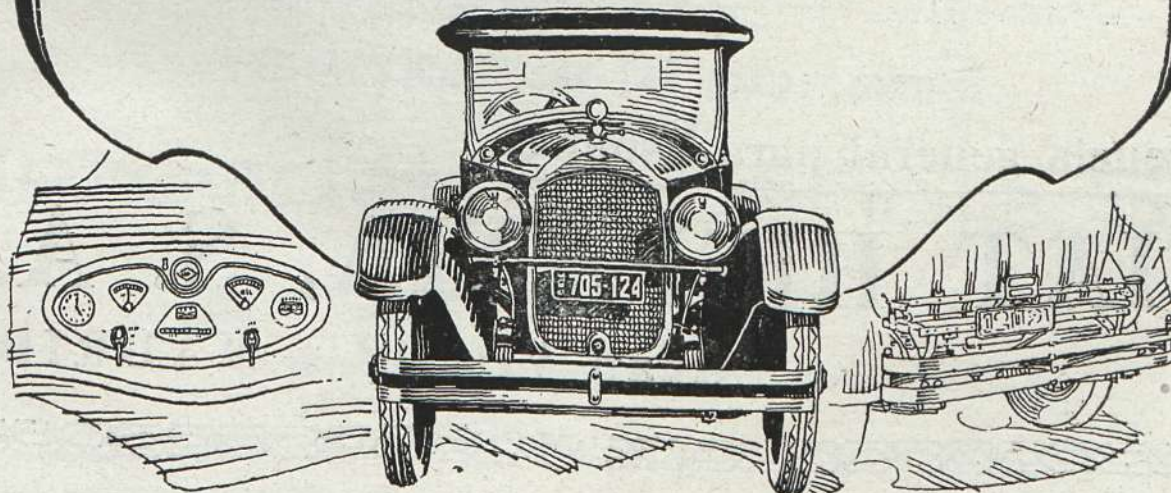
gasolina y reloj con cuerda para ocho días, colocados en el tablero.

Los modelos de lujo llevan la siguiente dotación especial, a un pequeño costo adicional.

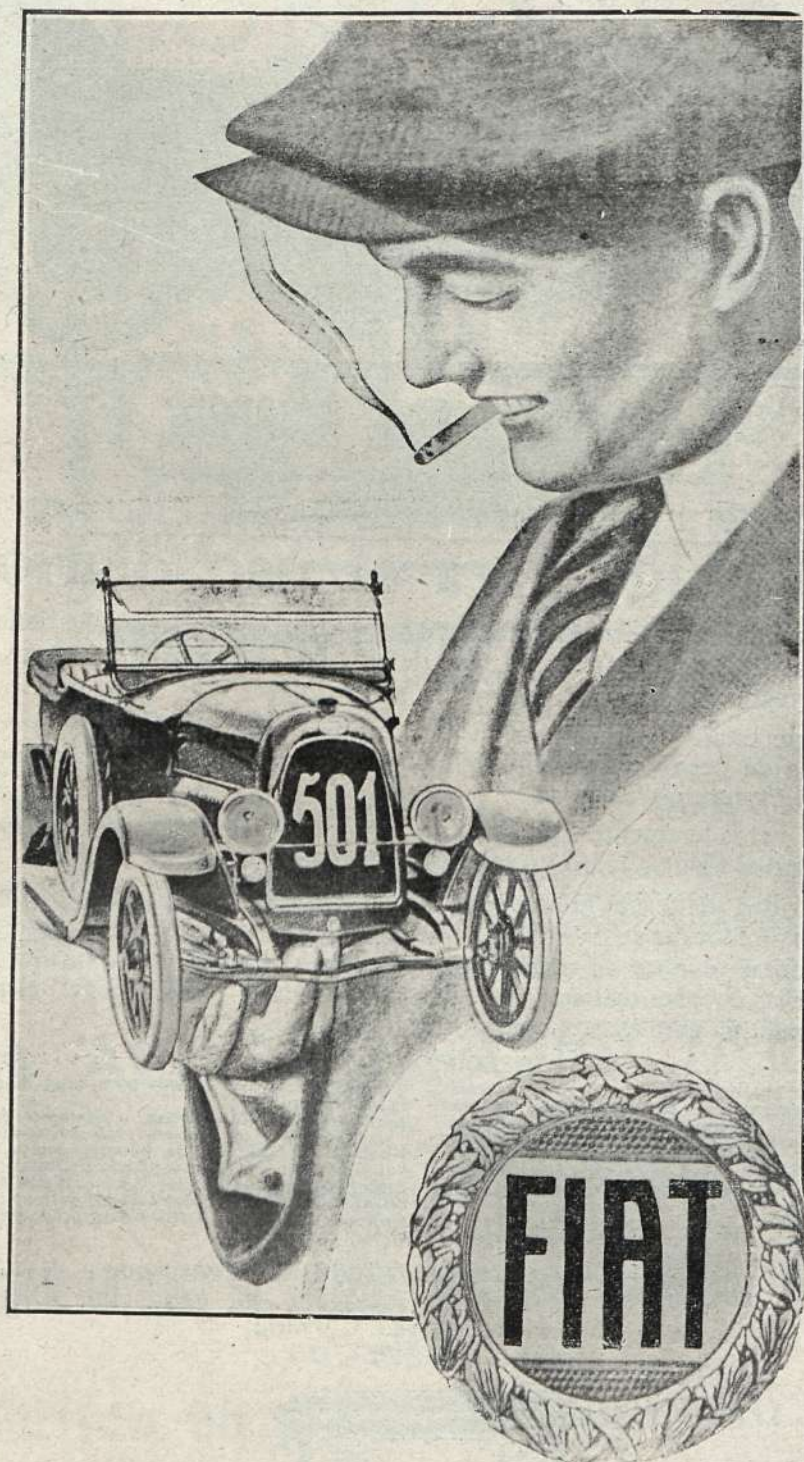
Neumático acordonado de repuesto, con su cámara y funda; defensas adelante y atrás; radiador y motorómetro niquelados; limpiador automático de parabrisa; espejo retroscópico; visera quitasol; portaequipaje plegadizo; parrillas para baúl; señal posterior de parada.

Los Automóviles PAIGE-JEWETT de Venta por

G. Fulton Taylor
Glorieta de Quevedo, 5, Madrid
TELÉFONO, 877-J.



Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL.



Agencia general para España:

FIAT HISPANIA, S. A.

Gran Vía, 19 * MADRID

Al escribir a los anunciantes sírvase nombrar MADRID AUTOMÓVIL