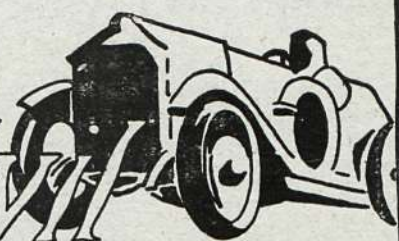


Madrid Automóvil

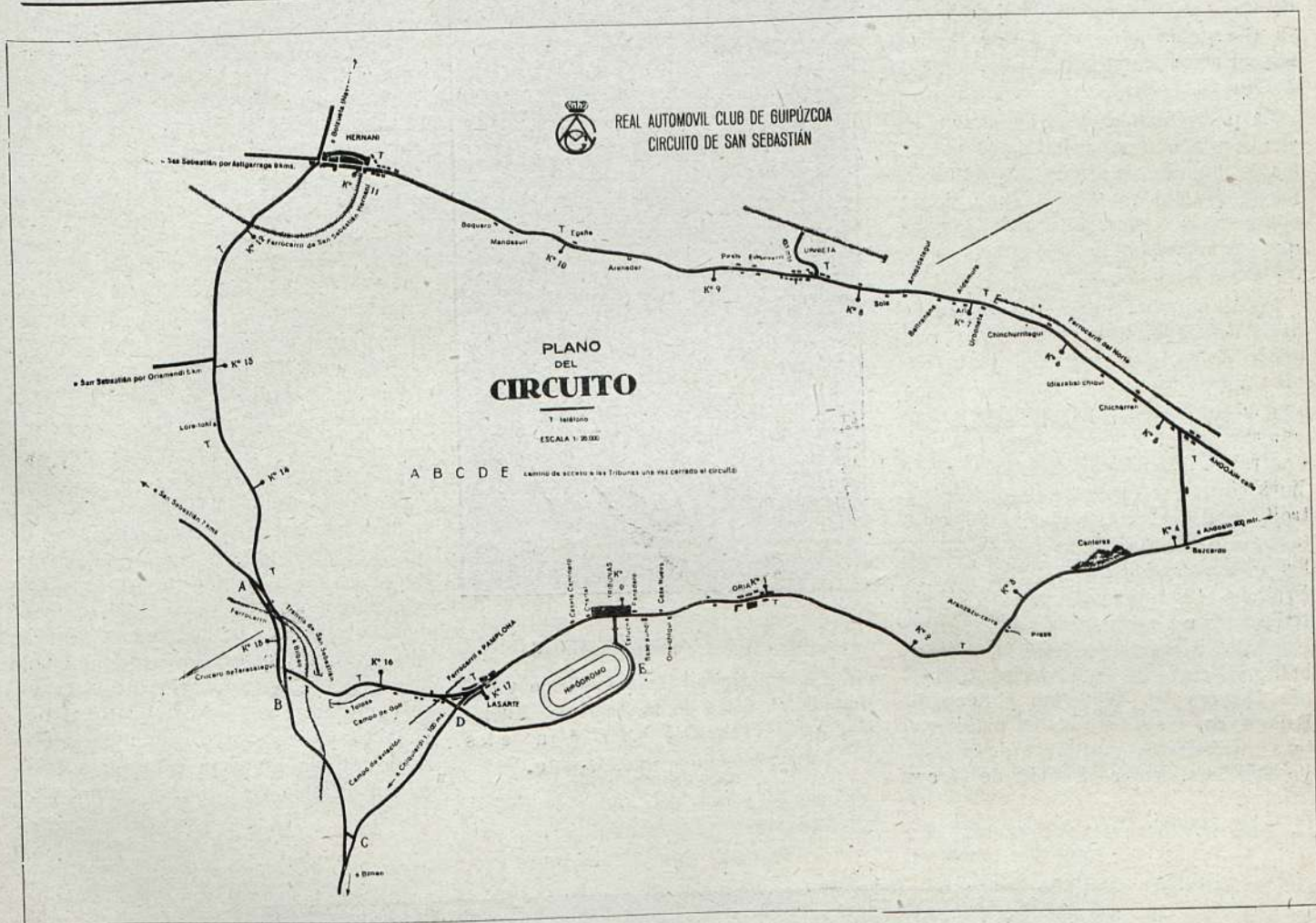


REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - I.º

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO



Señas de la portada

Mercedes Española, S. A.

MADRID

Avenida Conde Peñalver, 25

BARCELONA

Rambla de Cataluña, 135

VIGO

García Olloqui, 11

SE COMPLETA LA VENTA DE LA DODGE BROTHERS

UN solo cheque por la suma de \$ 146.000.000 completó la venta de la propiedad Dodge Brothers. Con la aceptación del cheque por parte de los herederos de los hermanos Dodge, que fundaron y desarrollaron la empresa en el cortísimo período de once años, la gran fábrica de automóviles Dodge Brothers pasó a la propiedad de la nueva Compañía encabezada por la Casa bancaria de Dillon, Read & Company, de Nueva York.

La parte final de la transacción, cuyos ecos han repercutido en todas partes del mundo, se realizó el primero de mayo, y dejó completada una de las operaciones comerciales más grandes que se registran en los anales de la industria nacional.

Pocos minutos antes de las doce del día 1 de mayo, Clarence Dillon, presidente de la Casa bancaria, junto con sus socios y los representantes de la herencia de los hermanos Dodge, se reunieron en el salón de sesiones del Central Union Trust C.^o, de Nueva York. En el salón de sesiones del Detroit Trust C.^o, de Detroit, hubo simultáneamente otra reunión, compuesta de los administradores de la Casa Dodge Brothers, los representantes de los herederos y representantes de la Casa bancaria. Presentes en esta reunión se hallaron, entre otros, Federico J. Haynes, Arturo W. Waterfall y Juan B. Ballantyne, respectivamente, presidente, vicepresidente y tesorero de la Dodge Brothers. Entre el salón de Nueva

York y el de Droit se estableció comunicación telefónica directa (1.600 kilómetros).



D. José García Ibarrola

Gran entusiasta del Automovilismo y distinguido Director de la Sociedad Anónima, **Auto-Tracciór**, importadora de los famosos Automóviles **Dodge**.

La terminación de la gran transacción fué muy lacónica:

«Todo está listo»—dijo Detroit. El Sr. Dillon firmó el cheque, lo pasó al representante de los herederos de los hermanos Dodge y contestó a Detroit: «Firmé el cheque». Los representantes de los herederos de Detroit firmaron en seguida la transferencia legal de la propiedad y la entregaron a los representantes de la firma Dillon, Read, & C.^o. Y todo quedó terminado en menos de cinco minutos.

El cheque fué depositado en la cuenta que la antigua Casa Dodge Brothers tenía en Hannover National Bank, de Nueva York. Después de pagar los impuestos fiscales, que subirán a una gran suma, debido a la magnitud de la transacción, los muchos millones restantes se distribuirán entre los accionistas de la antigua compañía, representados y constituidos en el presente caso por los herederos de los hermanos Dodge.

La nueva Compañía organizada por la Casa bancaria se llama Dodge Bros., Inc. Las acciones y bonos de la nueva Empresa, cuya emisión describimos en nuestro número de junio, fueron vendidos a más de 20.000 personas en el país, Europa y otras partes del mundo. Los mismos concesionarios de la Dodge compraron una buena cantidad de acciones y bonos. La Administración de la antigua Empresa continúa a cargo del negocio de la nueva Compañía.



El cheque de \$ 146 000.000 (mil treinta y dos millones de pesetas), entregado a cuenta de la compra el mismo día de la subasta, siendo el cheque de mayor cantidad pagado de una vez en la Historia comercial de los Estados Unidos.

EL III CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa está desplegando gran actividad en la organización de la semana automovilista donostiarra, que se celebrará este año en Lasarte en el próximo mes de septiembre.



Atto de Urnieta.

Son muy importantes las obras que vienen realizándose en el circuito para dejarlo en condiciones de correrse el Gran Premio de Europa de 1926, y por lo adelantadas que van es posible pueda utilizarse gran parte de lo reformado para las carreras organizadas para este año.

Estas se celebrarán los días 17, 19 y 20 de dicho mes de septiembre. La primera, denominada Segundo Gran Premio de autociclos de San Sebastián, siendo la distancia a recorrer 531 kilómetros, o sean 30 vueltas al circuito; habrá dos categorías: 750 y 1.100 c. c. cilindrada total.

El vencedor será el que haya hecho el recorrido en menos tiempo en su categoría, y recibirá:

Categoría A:

El primero, 5.000 pesetas.

El segundo, 1.500 pesetas.

El tercero, 750 pesetas.

Al corredor que dé la vuelta más rápida, 250 pesetas.

Categoría B:

El primero, 5.000 pesetas.

El segundo, 1.500 pesetas.

El tercero, 750 pesetas.

Al corredor que dé la vuelta más rápida, 250 pesetas.

Los derechos de inscripción para esta carrera son de 300 pesetas por coche.

III Gran premio de San Sebastián.—19 Septiembre.

La distancia de esta carrera se fija en 708 kilómetros, o sean 40 vueltas al circuito, siendo para coches de cilindrada superior a 1.400 c. c. y un peso como mínimo de 600 kilogramos.

El vencedor será el que haya efectuado el recorrido en menor espacio de tiempo, y recibirá: un premio de 50.000 pesetas y la copa de S. M. el Rey.

El segundo recibirá 15.000 pesetas.

El tercero, 8.000 pesetas.

El cuarto, 5.000 pesetas.

Un premio especial de 1.000 pesetas será concedido al corredor que dé la vuelta más rápida, y 500 al conductor que tome la salida, además de copas y medallas que se anunciarán.

III Gran premio de Turismo de Guipúzcoa de las 12 horas.—20 Septiembre.]

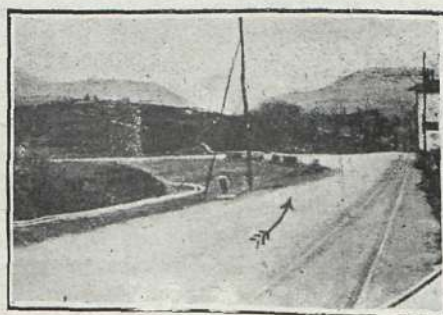
Serán admitidos a tomar parte en esta carrera los coches de la tercera categoría turismo, adoptada por la A. I. de A. C. R. de los grupos que a continuación se detallan:

Clases	CILINDRADA	Peso mínimo en vacío	N.º de personas
F.	Desde 1.101 hasta 1.500 cm. ³	650	2
E.	Desde 1.501 hasta 2.000 cm. ³	800	3
D.	Desde 2.001 hasta 3.000 cm. ³	1.050	5
C.	Más de 3.001 cm. ³ ...	1.750	7

Tendrán cuatro asientos por lo menos los coches comprendidos en las categorías D y C; tres por lo menos los de la categoría E y dos los de la F.

Las carrocerías de todos los vehículos inscritos en esta carrera deberán ser de turismo y cómodas.

Para los coches de las categorías D, C y E, la distancia entre el respaldo



El viraje de Bazcardo.

del asiento delantero—a la altura del almohadón—y la parte anterior del almohadón del asiento posterior no deberá ser menos de 50 cm.

Las carrocerías no podrán sobresalir más de 1,50 m. del plano vertical que pasa por el eje de las ruedas trase-

ras.

El ancho mínimo interior de las carrocerías medido a la altura de losientos será de 1,05 m.

Las aletas deberán preservar eficazmente al vehículo y a los pasajeros de toda proyección de barro, piedras o arena, dejando en libertad la forma que han de tener.

Todos los vehículos deberán llevar:

a) Estribos.

b) Un parabrisas de cristal o tela metálica que proteja eficazmente a los dos pasajeros que van delante del aire, polvo o lluvia.

c) Un espejo retroscópico.

d) Un aparato silenciador eficaz dirigido en forma que no levante polvo y que no estorbe a los demás concursantes. El escape libre queda prohibido durante la carrera.

e) Un aparato de señales sonoro y potente.



La primera curva en la cuesta de Lasarte.

f) Una capota de dimensiones suficientes para cubrir todos los asientos del coche.

g) Dos faros y dos faroles delanteros como mínimo.

h) Un farol piloto posterior de luz roja, neumáticos y ruedas de repuesto.

Los pasajeros podrán ser reemplazados en las cuatro categorías por lastre a razón de 60 kilogramos por persona y en la forma siguiente:

Categoría F, un pasajero, 60 kilogramos.

Categoría E, dos pasajeros, 120 kilogramos.

Categoría D, cuatro pasajeros, 240 kilogramos.

Categoría C, seis pasajeros, 360 kilogramos.

Se fija para cada categoría una distancia mínima a recorrer en las doce horas.

Estas distancias serán:

Categoría F, 960 kilómetros, o sea 80 kilómetros de media horaria.

Categoría E, 1.020 kilómetros, o sea 85 kilómetros de media horaria.

Categoría D, 1.056 kilómetros, o sea 88 kilómetros de media horaria.

Categoría C, 1.080 kilómetros, o sea 90 kilómetros de media horaria.

Los premios que se disputarán serán los siguientes:

Categoría F:

Al primero, una copa y 5.000 pesetas.

Al segundo, 2.000 pesetas.

Categoría E:

Al primero, una copa y 5.000 pesetas.

Al segundo, 2.000 pesetas.

Categoría D:

Al primero, una copa y 5.000 pesetas.

Al segundo, 2.000 pesetas.

Categoría C:

Al primero, una copa y 5.000 pesetas.

Al segundo, 2.000 pesetas.

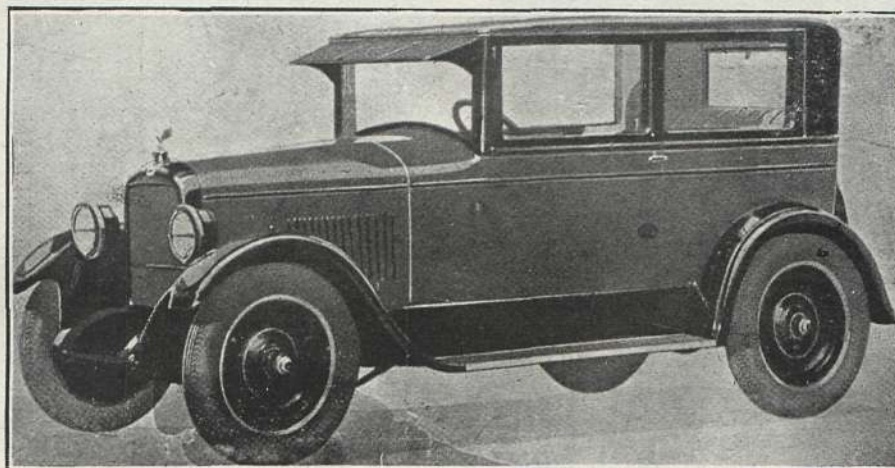
Se tiene por seguro la participación en estas pruebas de las mejores marcas, tales como Mercedes, Bugatti, Alfa, Talbot, Sunbeam, Salmson, Delage y otras importantes, y los más afamados corredores nacionales y extranjeros.

En la primera página de este número publicamos, por creerlo de sumo interés, el plano del circuito, en donde claramente se observan las reformas en él introducidas. También acompañamos a esta información varias fotografías de los trabajos que se vienen realizando en el circuito de La Sarte.

Nuevos Modelos Paige-Jewett



El brongham Paige, tiene acabado de laca verde y el tapizado es de un tono que armoniza con el de la carrocería.



Coche Jewett, cinco plazas amplio y cómodo, con abundante espacio para guardar bultos, en el respaldo del asiento delantero, siendo de laca azul cobalto el exterior y gris azulado el tapizado.



Peter de Paolo, el novel carrerista americano, sobrino del famoso campeón Rap de Palma, que pilotando un «Duesenberg» en el XIII Cran Premio de Indianopolis, ganó la carrera, batiendo el record de la prueba a 162 kilómetros por hora.

El gran premio de Europa

Antonio Ascari triunfa por segunda vez en la prueba, batiendo todos los «records» una media de 120 kilómetros a la hora.

El día 29, en el circuito de Spa, se ha celebrado por tercera vez el Gran Premio de Europa.

En la salida se alinearon siete coches, partiendo en primer lugar Ascari, pilotando un Alfa-Romeo; después, Campari, también con Alfa; Benist, con Delage; Brilliperi, con Alfa, y Thomas, Divo y Forchy, los tres con Delage. Esta prueba internacional, como se ve, ha quedado reducida este año a un duelo entre los coches Delage y Alfa-Romeo, que representaban a Francia e Italia, respectivamente.

La primera vuelta se efectuó a una velocidad de 122 kilómetros, por Campari. En la tercera, Benoist abandonó. Después de una hora de lucha, la posición de la carrera es ésta:

1, Ascari; 2, Campari; 3, Divo; 4, Brilliperi; 5, Torchy. Thomas se retira por accidente en su coche. Torchy también se retira por dificultades con su coche.

En la décimocuarta vuelta se anuncia que Ascari batió el record de la vuelta, cubriéndola a una media de 129,500 kilómetros. Después de tres horas sigue Ascari en cabeza, habiendo cubierto 375 kilómetros; 2, Campari, a tres minutos; 3, Divo, a una vuelta, y 4, Brilliperi, a vuelta y media. Este último abandona por accidente de máquina en la 28.ª vuelta. Ascari continúa en cabeza, sin que lo desborde Divo, por más que fuerza su velocidad.

La carrera termina con la victoria de Ascari, que cubrió los 804,400 kilómetros del recorrido en 6 h. y 43 m., o sea a una media de 120 kilómetros. A tres vueltas se colocó en segundo término Campari.

Comentarios sobre el gran premio de Europa de 1925

La primera marca del Mundo, ALFA-ROMEO, consolida su preeminente puesto.

El automóvil Alfa Romeo vencedor en el Gran Premio de Europa y reconocido campeón de 1924 por su nunca igualada historia deportiva, acaba de conseguir un nuevo y grandioso triunfo al ganar el 28 de junio del presente año, y por segunda vez, el Gran Premio de Europa en el circuito internacional de Spa.

Como el único medio verdad que existe para que una fábrica pueda demostrar su capacidad de construcción es tomar parte en las grandes carreras, Alfa Romeo, batiendo todos los records y alcanzando las más reñidas victorias, ha llegado a ocupar la pri-

mera categoría indiscutible, cosa reconocida sin reserva alguna por los verdaderos inteligentes del automovilismo.

El coche favorito del deportista entusiasta en toda Europa es el tipo Super-Sport Alfa Romeo, calificado por los inteligentes como una maravilla completamente al margen de los conocidos y corrientes límites de lo vulgar.

Pero no limita Alfa Romeo su construcción al coche de sport, sino que, por el contrario, construye el coche de turismo verdaderamente insuperable, por unir a una gran rapidez una comodidad incomparable a lo hasta hoy

conocido, que permite hacer viajes en tiempo inverisímil y sin la menor fatiga. De estos coches turismo los hay con todos los tipos de las más novísimas carrocerías, de suma elegancia por su línea irreprochable y siempre a base del más erquisito y refinado gusto.

Lo dicho explica que el público inteligente, siempre al tanto de las mejoras en automovilismo, considere la marca Alfa Romeo como su favorita, haciendo honor al envidiable puesto que ha sabido ganar en el mercado mundial.

El coche más rápido del mundo

Alfa Romeo

Moxó-Ingeniero

Sagasta, 19

Teléfono 29-79 J.

MADRID

GARAGE CIRCULAR CON PLATAFORMA GIRATORIA

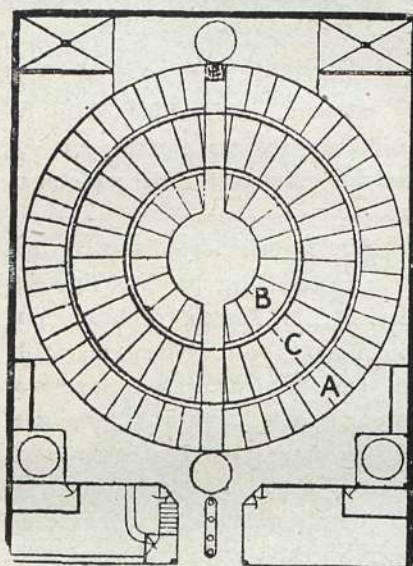
EN las grandes ciudades en que el movimiento automovilista se hace muy intenso, el problema de buscarle alojamiento apropiado a las máquinas que no pueden permitirse el lujo de un garaje propio, presenta un serio problema para buen número de propietarios de máquinas.

Recientemente ha sido ideado por un ingeniero inglés un garaje especial que no deja de tener cierta originalidad, pero que en la práctica resuelve de una manera admirable el problema de la congestión interior de los garajes de las grandes ciudades y facilita al mismo tiempo el poder «envallar» el mayor número posible de automóviles en un espacio dado.

Trátase de una construcción circular en el cual, según podrá verse por el adjunto grabado, lleva el piso dividido en tres secciones circulares. De éstas, tanto la sección periférica externa «A» como la interna «B» son completamente fijas, y cada una de ellas lleva una serie de compartimentos o vallas que permiten el alojamiento a un automóvil por cada una de ellas.

La plataforma «C» también se halla dividida en una serie de compartimentos o vallas, pues es, sin embargo, giratoria. Cuando un automóvil ha de ser alojado éste penetra hasta la sección «C», y en el acto comienza ésta

a moverse. Si otra máquina más desea ser alojada, penetra a su vez en el espacio «C» dentro de otro compartimento, al lado del primero, y así sucesivamente. En el caso de que toda la sección «C» se haya llenado, excepto en lo que hace el pasillo, marcado lleno en



el grabado, entonces las máquinas que siguen llegando son llevadas en este mismo pasillo a cada uno de los compartimentos de «A» o «B», hasta llenarlos también. Todos estos compartimentos llevan un número que se le asigna

a cada propietario que guarda su máquina en el garaje. Cuando un dueño pide su máquina no tiene más que dar su número y la plataforma «C», manejada por un operario práctico, hace parar el pasillo delante del compartimento de las secciones «A» o «B», o trae la casilla a que corresponde el número que le ha sido dado de la sección «C» al pase de salida y entrada diametral, pudiendo ser echada la máquina fuera y entregada a su dueño.

La entrada y salida del garaje es también original, pues la puerta se halla dividida en dos por medio de un muro especial que da entrada por la derecha a las máquinas y salida de las mismas por la izquierda.

Tan buen resultado ha dado este sistema de garaje, que actualmente, en Londres, se están construyendo buen número por la forma tan cómoda y rápida con que son movidos y envallados grandes cantidades de automóviles, con la gran ventaja que cada máquina es guardada individualmente y separada consiguiendo una de otra, evitando con ello que personas ajenas a las mismas puedan ponerse en contacto con máquinas que no les pertenecen, aminorando de esta forma los frecuentes robos de piezas o partes de las máquinas, cuyos propietarios tienen la dicha de guardar en tales garajes.

Las carreras de las doce horas

El Real Moto Club de España celebrará el día 4 de julio próximo la anual e interesante prueba motorista denominada Las Doce Horas, que tendrá lugar en el circuito de Guadarrama, San Rafael, Revenga, La Granja, Puerto de Navacerrada, Villalba y Guadarrama.

Podrán participar los vehículos que comprenden estas divisiones y categorías:

División primera (motos solas): Bicicletas Z con motor, de 125 c. c.; motos Y (175 c. c.), A (250 c. c.), B (350 c. c.), D (750 c. c.) y E (1.000 c. c.)

División segunda (motos con coche lateral, sidecar): B-S (350 c. c.), F, (600 c. c.) y G (1.000 c. c.).

División tercera (autociclos): J (1.000 centímetros cúbicos).

División tercera (autociclos): J (750 centímetros cúbicos) y H (1.100 c. c.).

La salida se dará en la alameda de

Guadarrama, a las seis en punto de la mañana, al mismo tiempo a todos los corredores de cada categoría y por el orden fijado, con un intervalo de tres minutos entre cada categoría.

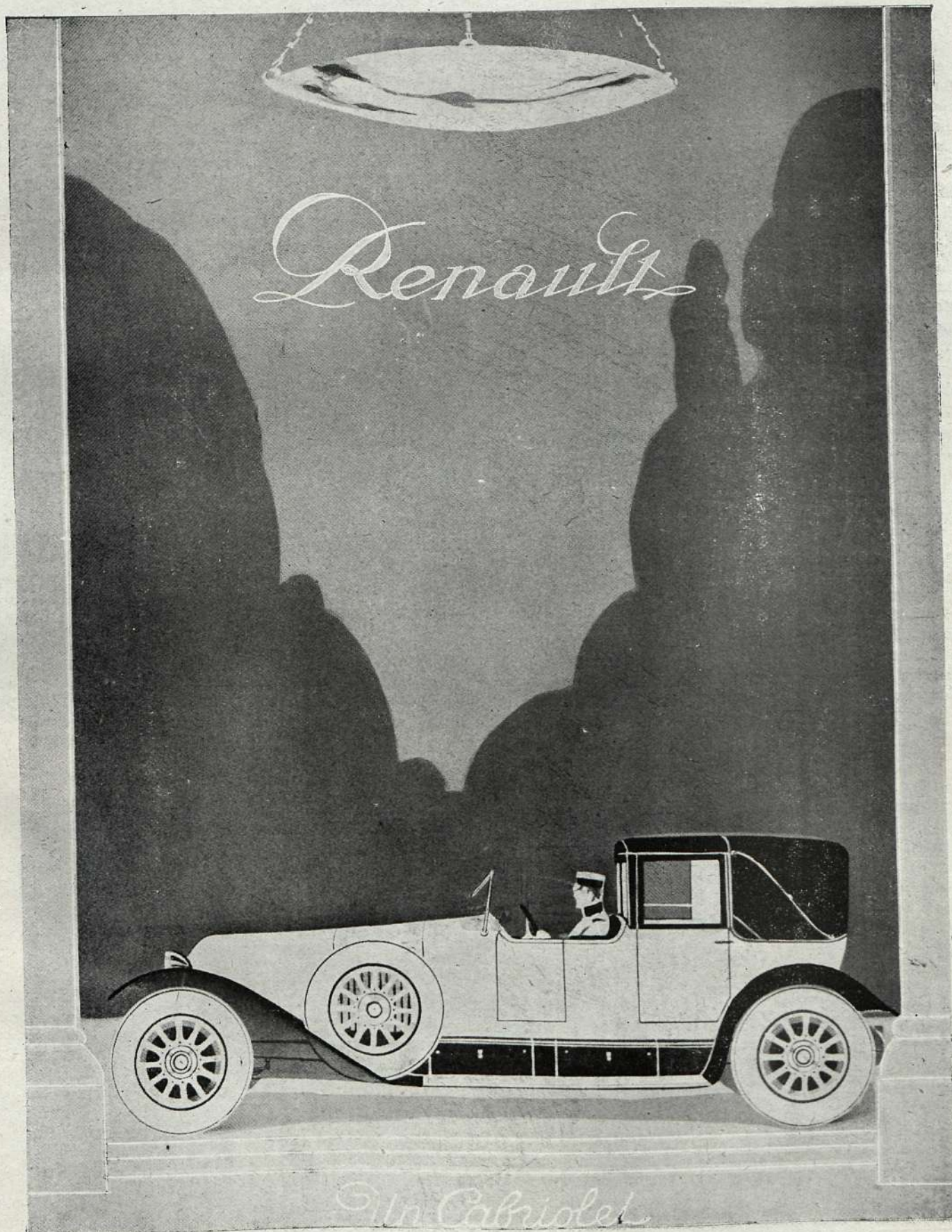
La llegada de los corredores al cumplirse las doce horas se cronometrarán en Guadarrama o La Granja, pudiendo optar los concurrentes bien sea por llegar a uno de estos dos puestos de cronometración (el más próximo en el momento de ser las doce horas de su salida) o bien quedarse en el que prefieran antes de dichas doce horas justas. Para optar por esta segunda facultad será preciso que lleven un tiempo mínimo de marcha de 11 h y 45 m., y en este caso para el cómputo de la distancia final se les añadirá a su distancia recorrida los kilómetros que hubieran efectuado a la velocidad media que lleven durante el intervalo de tiempo que les resta de las doce horas.

El aprovisionamiento lo podrán hacer los corredores sólo en los puestos

de Guadarrama y La Granja. El auxilio a los corredores queda prohibido terminantemente, y la carrera deberá realizarse en su totalidad con la máquina con que se tomó la salida.

Se concede una copa de plata del Príncipe de Asturias para el corredor cuyo vehículo cubra mayor número de kilómetros, diversas copas en las distintas clasificaciones al que haga la vuelta más rápida, al que efectúe la carrera con mayor regularidad, etc., etcétera. Y además se distribuirán más de 5.000 pesetas en metálico en las clasificaciones de las distintas categorías.

Entre los futuros participantes se cuenta con Rovin I, II, III y IV, corridas por X. X.; Douglas I (Santos); Douglas II (Mateos); Douglas III (Whalley); Douglas IV (Sagrario); Douglas V (Austice); Douglas VI (Naure); Salmson I (Oscar Leblanc); Salmson II (Sirvent); Salmson III (Valle), Hisparco I, II y III, y D. F. P. por X. X.



IV CARRERA EN CUESTA DE LA RABASSADA

Organizada por la Peña Rhin, se ha celebrado con tiempo espléndido y enorme concurrencia de público, esta importante prueba.

La organización fué excelente y el éxito deportivo extraordinario, puesto que se batieron 19 nuevos records. Lo excepcional fué realizado por el enorme driver Fernando de Vizcaya, que, pilotando un Bugatti 2.000 c. c., batió su propio record establecido en el pasado año.

La clasificación fué la siguiente:

Motos turismo.—Velomotores 100 centímetros cúbicos.

1, J. Gallard (Lutetia), en 12 m. 54 s. y 4-10.

Velomotores 125 c. c.:

1, N. Canillas (D. K. W.), en 7 m., 58 s. y 4-10 (36,885 kilómetros hora). Record establecido.

2, J. Cebrián (Dollar), en 9 m., 1 s. y 6-10.

Velomotores 150 c. c.:

1, J. Ferraz (D. K. W.), en 5 m. y 56 s. (49,586 kilómetros hora), record batido.

2, J. Alegre (D. K. W.), en 6 m., 51 s. y 2-10.

Motos 175 c. c.:

1, J. Fuster (Fuster), en 6 m., 1 s. y 8-10 (48,780 kilómetros hora). Record establecido.

2, J. Figueras (D. K. W.), en 7 m. y 8 s.

3, J. Montbardó (Motobecane), en 7 m., 25 s. y 6-10.

4, J. Parladé (D. K. W.), en 7 m., 28 s. y 4-10.

Motos 300 c. c.:

1, J. Buxadé (B. S. A.), en 5 m., 51 s. y 6-10 (50,704 kilómetros hora). Record batido.

Motos 350 c. c.:

1, Williams (Douglas), en 5 m., 31 s. y 8-10 (53,254 kilómetros hora). Record batido.

Motos 1.000 c. c.:

1, M. Teixidor (Harley Davidson), en 4 m., 57 s. y 2-10 (59,405 kilómetros hora). Record batido.

Sidecars 1.000 c. c.:

1, A. Alá (A. J. S.), en 5 m., 45 s. y 4-10 (51,136 kilómetros hora).

2, Agta (Harley Davidson), en 6 m. y 2-10.

Motos carreras.—Motos 175 c. c.:

1, J. Fuster (Fuster), en 6 m., 4 s. y 6-10 (48,387 kilómetros hora). Record establecido.

Motos 250 c. c.:

1, A. Bir (Alfa), en 6 m. y 25 s. (45,918 kilómetros hora).

Motos 350 c. c.:

1, Sprinter, (A. J. S.), en 4 m., 46 s. y 2-10 (61,643 kilómetros hora). Record batido y mejor tiempo de motos del día.

2, I. Faura, (B. S. A.), en 4 m., 48 s. y 4-10.

3, J. Martel (Royal Enfield), en 4 m., 51 s. y 6-10.

4, Kok-ka (A. J. S.), en 5 m., 22 s. y 6-10.

Motos 500 c. c.:

1, J. A. O. (Motosacoche), en 4 m., 49 s. y 4-10 (61,016 kilómetros hora).

2, P. Sagnier (Norton), en 4 m. y 52 segundos.

Sidecars 350 c. c.:

1, A. Alá (A. J. S.), en 5 m., 42 s. y 8-10 (50,420 kilómetros hora). Record establecido.

Sidecars 600 c. c.:

1, E. Sagué (Norton), en 5 m., 21 s. y 2-10 (55,045 kilómetros hora). Record establecido.

Sidecars 1.000 c. c.:

1, A. Renóm (Harley Davidson), en 5 m. y 16 s. (59,602 kilómetros hora).

Coches turismo.—Cyclecars 750 c. c.:

1, R. Ravellat (Austin), en 5 m., 47 s. y 2-10 (59,847 kilómetros hora). Record establecido.

Coches 1.500 c. c.:

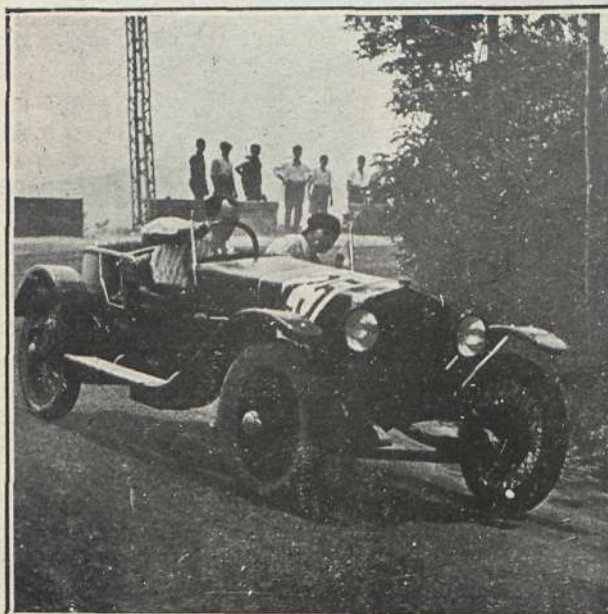
1, J. Martí (Bugatti), en 5 m., 11 s. y 6-10 (56,603 kilómetros hora). Record batido.

2, A. Ryjek (La Licorne), en 6 m., 19 s. y 4-10.

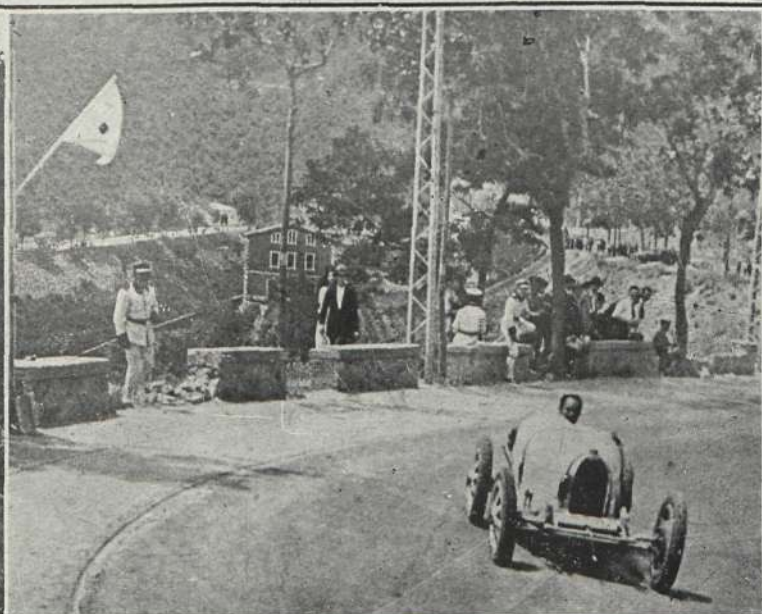
Coches 2.000 c. c.:

1, P. Llastarri (Le Zebre), en 6 m., 22 s. y 6-10 (46,215 kilómetros hora).

1, M. Sallé (Hotchkiss), en 5 m. y



A. Peris con coche «Diatto».



Fernando de Vizcaya con «Bugatti» ganador del recorrido.

10 s. (56,962 kilómetros hora). Record batido.

Coches sport.—Cyclecars 750 c. c.:

1, P. Sagnier (Austin), en 5 m., 33 s. (53,097 kilómetros hora). Record establecido.

Cyclecars 1.100 c. c.:

1, R. Balletbó (Amílcar), en 4 m., 43 s. y 8-10 (62,283 kilómetros hora). Record batido.

2, J. Jover (Rally), en 4 m. y 45 s.

3, Cayaviz (Octo), en 5 m., 2 s. y 8-10.

4, R. Audeniz (Maximag), en 5 m., 16 s. y 6-10.

5, C. Cadirat (Salmson), en 5 m., 18 s. y 2-10.

6, J. Casajuana (Sara), en 5 m., 51 s. y 6-10.

Coches 1.500 c. c.:

1, A. Mercader (Riley), en 7 m., 26 s. y 4-10 (39,473 kilómetros hora).

Coches 2.000 c. c.:

1, F. de Vizcaya (Bugatti), en 4 m., 28 s. y 2-10 (65,934 kilómetros hora). Record batido.

2, R. Miralles (Bugatti), en 4 m., 46 s. y 8-10.

3, A. Peris (Diatto), en 4 m., 51 s. y 2-10.

Coches carreras.—Cyclecars 1.100 centímetros cúbicos:

1, A. González (Salmson), en 5 m., 11 s. y 6-10 56, 603 kilómetros hora).

2, J. Garriga (Garriga), en 5 m., 48 s. y 2-10.

Coches 2.000 c. c.:

1, Fernando de Vizcaya (Bugatti), en 4 m., 18 s. y 2-10 (68,441 kilómetros hora). Record batido y mejor tiempo del día. (Antiguo record absoluto de 1924, era de 4 m., 27 s. y 7-10, a 65,894 kilómetros hora.)

Coches 5.000 c. c.:

1, A. García (Diatto), en 4 m., 33 s. y 4-10 (64,516 kilómetros hora). Record establecido.

Coches 5.000 c. c.:

1, J. Matas (Chandler), en 4 m. y 53 s. (60,200 kilómetros hora). Record batido.



J. Fuster.



M. Texidor.

(Foto Vela)

BIBLIOGRAFIA

«La primera travesía del Sahara en automóvil», por Jorge María Haardt y Luis Audouin-Dubreuil.

Los libros de viajes, interesantísimos siempre, son, generalmente, obras de imaginación. Y no porque sean producciones exclusivas de la fantasía. La fantasía crea fábulas, concatena acciones en el lugar real que el escritor ha contemplado. El Viajero pondera, suscita acontecimientos. El paisaje, el matiz, lo da la Naturaleza. Y el acertado conjunto con esas magníficas producciones literarias en que, sobre todos, nos han brindado Kipling, Wells y Verne...

No ocurre así en el libro cuyo título encabeza estas líneas, y, sin embargo,

hanse conseguido los mismos efectos de sugestión y de interés.

Los señores Haardt y Audouin-Dubreuil realizaron la travesía del Sahara con un objetivo puramente práctico. Empero, no pudieron sustraerse a las inefables bellezas de su audaz peregrinación las glosaron de un modo sencillo y sincero, consiguiendo regalarnos en un tomo admirable el precioso caudal de impresiones de aquellas tierras maravillosas.

Nadie, en realidad, mejor que ellos—que fueron los jefes de la expedición—hubiera podido recoger tan estimables datos de la primera triunfante travesía automovilista en el Gran Desierto.

«La idea primera del raid del Saha-

ra—dice Mr. André Citroen en el bien escrito prólogo—nació de la guerra.» Los productos del Africa Ecuatorial francesa son utilísimos a la metrópoli; la unión entre la Francia mediterránea y la Francia centroafricana, convenientísima.

Pero para establecer una comunicación rápida había que vencer el enorme obstáculo del Sahara. Los puntos esenciales de unión son Touggourt y Tombouctou. Y esta distancia tarda en recorrerla el camello seis o siete meses, caminando a 30 kilómetros por día y con la carga máxima que puede soportar, de 150 kilogramos. Además, la travesía está plagada de peligros. No sólo los cambios violentos de temperatura, sino también lo abrupto del terreno, las acometidas de las fieras, el asalto de los bandidos...

Se habían realizado ya generosos intentos en automóviles corrientes,

que consiguieron resultados poco satisfactorios.

Y M. Citroën ideó un especial modelo de automóvil propicio para vencer los obstáculos que se presentaban: los *autochenilles*; estos camellos de acero — como atinadamente definen Haardt y Audouin-Dubreuil—bebedores de petróleo y aceite, cuyos miembros posteriores pueden adaptarse a todos los terrenos.

Previas unas prácticas de pruebas, fué organizada la expedición. Componíanla cinco coches del tipo de serie 10 caballos, coches debidamente provisionados y armados, a más de un fusil por hombre, llevaban tres ametralladoras.

Salieron de Touggourt el 16 de diciembre. Llegaron a Tombouctou el 8 de enero. ¡En veintitrés días recorrieron la distancia que los camellos tardan seis o siete meses!

El propósito esencial estaba conseguido. Ahora bien: es magnificente la narración de las paisajes contemplados, de la extraña psicología de los indígenas, de las inauditas consejas recogidas...

Las dunas de Inifrel, «unas parecían cubiertas de una capa de laez de esmalte; otras tiemblan y palpitan como carne viva...»

Y las inéditas leyendas del Hoggar cuna de la poesía Fouareg. Allí una bellísima mujer, Susana, que toca el anizad y canta fémaciones, entrega el instrumento a uno de los expedicionarios y le dice:

«Al darte este violín te doy toda mi alma...» (Pág. 285.)

Tampoco estuvo exenta la interesante caravana de notas humorísticas. A las osamentas de los camellos parecidos en anteriores expediciones, uno calificó de «piezas de recambio»...

Pero lo más gracioso fué lo ocurrido al mecánico Rabaud (pág. 120). Era de noche. Conducía la oruga que iba a cola. De pronto, observaron que los faros delanteros dejaban de lucir, y, en cambio, resplandecía el farol rojo de detrás. Era indudable que caminaba en dirección contraria... Se alarmaron todos. Supusieron a Rabaud víctima de un asalto y viraron hacia él...

Cuando lograron alcanzarle le llamaron y no contestó. Adelantaron sus coches, le miraron, y tenía los ojos cerrados... ¡Vencido por la fatiga, se había dormido! ¡Se había dormido con las manos en el volante y el coche en marcha! Gracias a que el terreno era llanísimo, si no...

Desde Tombouctou siguieron en chapas—entre plantas maravillosas, de-

dicados a la pesca—por el Níger hasta Bourem, en que se les uniría el resto de la expedición automovilista. En Bourem presenciaron el rasgo de delicada ternura de la poetisa Targuia Chekvo, quien después de bailar preciosas danzas a la luz de la luna se despidió al amanecer porque «tengo miedo—dijo—de que los marineros vean mañana mi imagen en el agua y se lo cuente a las mujeres negras...»

El 10 de febrero salieron de Bourem. Al llegar a los pozos de Tajmont se encontraron con M. y Mme. Citroën, que habían ido a recibirlos.

Y el 6 de marzo retornaron a Touggourt, victoriosos de su empresa.

Enorme es el interés de este libro curiosísimo, cuya esencialidad constituye un honroso triunfo para la industria y la nación francesa.

Nadie mejor que el comandante Duclós glosa este acontecimiento en las palabras que pronunció al regresar a Oargla de la expedición.

«El auto oruga—dijo—ha vencido al desierto. Gracias a él, el avión y el rail van a venir. Su triple y fecunda alianza van a llevar más allá del Ecuador, hasta el Congo, las fronteras de la patria...»

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

HACIENDA

Las liquidaciones de derechos de arancel.

REALES ORDENES

«Excelentísimo señor: 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 en giros a la vista sobre aquella plaza durante los días 24 de mayo último al 23 del mes actual, ambos inclusive,

Su Majestad el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección General, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en las liqui-

daciones de los derechos de Arancel correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante el mes de julio próximo venidero, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 32,28 enteros por 100.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 27 de junio de 1925.

El subsecretario encargado del Ministerio, Corral.

Señor director general de Aduanas.»

«Excelentísimo 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

ese 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 julio próximo venidero para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías producto y procedentes de naciones a las que se aplique la primera columna del Arancel o de aquellas cuyas divisas tengan una depreciación en su par monetaria con la peseta igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes:

Portugal, 5,114 enteros; Checoslovaquia, 20,346; Rumania, 3,206; Hungría, 0,10; Turquía, 8,442; Bulgaria, 4,999; Yugoslavia, 11,459; Finlandia, 17,287; Grecia, 11,659, y Brasil, 26,007.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 27 de junio de 1925.

El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Real orden autorizando al R. A. C. de España para expedir tripticos valederos para la importación temporal en España de los coches automóviles propiedad de extranjeros residentes en el extranjero, de españoles que tengan fijada su residencia en el extranjero por tiempo indeterminado y de personas domiciliadas y residentes en Canarias, posesiones españolas de Africa y zona del Protectorado español en Marruecos:

«Ilustrísimo señor: Vista la instancia suscrita por el Real Automóvil Club de España, en la que expone que, según compromiso contraído en 31 de julio de 1908, dicha Cámara oficial se hace responsable y se compromete a pagar a la Dirección General de Aduanas y al primer requerimiento de ésta las cantidades que por derechos de importación correspondan por los de los coches pertenecientes a los socios de Clubs automovilistas corresponsales del Real Automóvil Club de España en el extranjero que hubieren entrado en España provistos de tripticos expedidos por los presidentes y secretarios respectivos y cuya salida del territorio español no se haya justificado en la forma y plazo estipulados que el régimen de tripticos adoptado hoy por todos los países favorece la afluencia de turistas y el desarrollo del comercio e industrias nacionales; que hay un núcleo de automovilistas residentes en países que carecen de Sociedades de aquella clase reconocidas por la Asociación Internacional de Automóviles Clubs, como los súbditos de todas las naciones americanas y los domiciliados en Canarias, Protectorado español de Marruecos y plazas españolas de dicho punto, y, por tanto, no pueden importar en régimen temporal, cómodo y fá-

cil, sus automóviles a la Península; que ello pudiera subsanarse fácilmente y con el máximo de garantías para el Tesoro, autorizando a la Cámara Oficial solicitante para expedir tripticos bajo su garantía en la misma forma que vienen haciéndolo los Clubs extranjeros; y por lo expuesto suplica que se autorice al Real Automóvil Club de España a expedir tripticos para la importación temporal por las Aduanas españolas de los automóviles que sean de propiedad de extranjeros residentes en el extranjero, de españoles que tengan fijada su residencia en el extranjero por tiempo indeterminado (extremo que habrá de justificarse por certificación expedida por el cónsul de España en el pueblo de su residencia) y de personas domiciliadas y residentes en las islas Canarias o en posesiones españolas o zonas del Protectorado español en Africa; y

Considerando atendibles las razones espuestas y sin lesión para el Tesoro, toda vez que su interés queda debidamente garantizado en el acta suscrita por el Real Automóvil Club de España en 31 de julio de 1908, y en la que se obliga a satisfacer los derechos arancelarios de los coches automóviles cuya exportación no se justifique en el plazo y forma debidas.

Su Majestad el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por V. I., ha tenido a bien acceder a lo solicitado por el Real Automóvil Club de España y autorizar a dicha entidad para expedir tripticos valederos para la importación temporal en España de los coches automóviles propiedad de los extranjeros residentes en el extranjero, de españoles que tengan fijada su residencia en el extranjero por tiempo indeterminado (extremo que habrá de justificarse por certificación expedida por el cónsul de España en el pueblo de su residencia) y de personas domiciliadas y residentes en Canarias, posesiones españolas en Africa y zona del Protectorado español en Marruecos,

debiendo observarse las reglas contenidas en la Real orden de 20 de junio de 1920, circulares de este Centro de 16 de julio de 1924 y demás disposiciones complementarias, y teniendo presente que la garantía prestada por el Real Automóvil Club de España en 31 de julio de 1908 se hace extensiva a la concesión que por esta disposición se otorga.

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

Madrid, 28 de mayo de 1925.—El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

NOTICIAS

Polonia.

El Gobierno de Su Majestad ha denunciado el acuerdo concertado entre España y Polonia por canje de notas de 29 y 31 de enero último, por virtud del cual los productos de aquel país quedaron exentos del recargo por depreciación de moneda, y el Gobierno polaco se comprometió, en cambio, a no aplicar los derechos de su tarifa máxima a los productos españoles, quedando éstos, además, exceptuados de todas las restricciones a la importación que no alcanzaran a las mercancías de otros países.

El mencionado acuerdo ha dejado, por consiguiente, de regir, de conformidad con lo que en el mismo se establece, el día 29 de junio pasado.

Lo que se hace público para conocimiento general, con referencia al aviso inserto en la *Gaceta de Madrid* del día 7 de febrero último.

Alemania:

La *Gaceta de Madrid* núm. 177, del 26 de junio último, publica el Convenio Comercial entre España y Alemania celebrado el día 25 de julio de 1924.

TALLERES MECÁNICOS

ESPECIALIDAD EN FIAT

ZURBANO, 46.

TELÉFONO, 190-J.

MADRID.

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

El circuito de Mugello.

Se ha celebrado con gran entusiasmo el séptimo circuito de Mugello.

La copa Giubri se disputó sobre 20 vueltas al circuito Mugello, equivalentes a 374 kilómetros de recorrido.

Tomaron la salida 25 corredores, repartidos en las categorías 1.500 c. c. dos litros y más de dos litros. La salida se dio con intervalos de 20 segundos entre corredor y corredor, que comprendió la carrera, con brío que muy pronto falló a muchos, que se vieron obligados a abandonar por despistes sufridos en los virajes o por desperfectos en los vehículos.

El primer clasificado de la categoría más de dos litros fué Materassi, con Italia; el de la categoría dos litros fué S'efanelli, con Diatto, que hizo una carrera regularísima, y el de la categoría 1.500 c. c. fué Zaniratti, con Bugatti, que se clasificó además el segundo de la general.

El campeonato de resistencia del M. C. de Niza-

Se ha celebrado el campeonato de resistencia del M. C. de Niza sobre el circuito Gattieres, Carros, La Monda.

Parry Tomas establece cinco records.

El famoso corredor Parry Tomas ha establecido cinco nuevos records mundiales. Son los siguientes:

Cinco kilómetros en 1 m., 25 s. y 92 centésimas.

Cinco millas en 2 m., 18 s. y 9 centésimas.

Diez kilómetros en 2 m., 52 s. 70 centésimas.

Diez millas en 4 m., 52 s. y 93 centésimas.

Ha realizado algunas vueltas marchando a 208 kilómetros de velocidad media por hora.

La travesía de África en automóvil.

El oficial francés capitán Delingotte, que había salido de Colomb Bechar el día 15 del mes de noviembre último en

un automóvil Renault, ha llegado a Bulawazo, llevando así a cabo la travesía del Africa en automóvil.

La carrera en cuesta de Limonest.

La XIII carrera en cuesta de Limonest, que organiza el Automóvil y el Moto Club de Lyon, se corrió el pasado domingo sobre la ruta de Chéres, próxima a Lyon.

El número y calidad de los participantes fué notable, siéndolo asimismo la cifra de los espectadores que asistieron a aquella prueba.

Los resultados fueron interesantes, y varios records establecidos en pruebas precedentes fueron batidos.

La clasificación oficial de la prueba fué la siguiente:

Motos 100 c. c.:

1, Trouvé, en 4 m., 1 s. y 2-5. Record.

Motos 175 c. c.:

1, Perrolin (Terrol), en 2 m., 59 s. Record.

Coches turismo 1.100 c. c.:

1, Didier (Salmson), en 2 m., 52 s. y 3 quintos.

2, Guilbert.

Coches turismo 1.500 c. c. a dos litros:

1, Broussas (La Buire), en 2 m., 47 s. y 1-5.

2, Buchetti (Ansaldo).

Coches turismo dos litros a dos y medio:

1, Nottin (Turcat-Méry).

2, Tisseyre (Lancia).

Coches turismo dos litros y medio a tres:

1, Colas (Cottin-Desgouttes), en 2 m., 30 s y 4-5.

Coches sport 1.100 c. c.:

1, De Víctor (Salmson), en 2 m., 42 segundos y 3-5. Record.

2, Didier (Salmson).

Coches sport de dos litros y medio a tres:

1, Lacharnay (Cottin-Desgouttes), en 2 m., 25 s. y 3-5. Record.

2, Massias (Alfa-Romeo).

Coches carreras hasta 1.100 c. c.:

1, Morel (Amilcar), en 2 m., 22 s. y 3-5. Record.

Coches carreras de 1.500 c. c. a dos litros:

1, Nevean (Ballot), en 3 m., 38 s. y 4-5.

2, Giraud.

Coches carreras de dos litros a tres:

1, Lecot (Diatto), en 2 m., 22 s. y 1-5. Record.

Coches carreras de cinco a seis litros:

1, Benoist (Delage), en 1 m., 50 s. y 4-5. (Mejor tiempo y record absoluto de la prueba.)

Lee Guinees se retira del Track.

Desde hace algún tiempo circulan noticias en los centros automovilistas europeos de que el famoso driver de Sunbeam, Lee Guinness, es probable no tome parte en ninguna prueba automovilista.

Como es sabido, este corredor se hirió gravemente en la última carrera del circuito de Lasarte, en San Sebastián.

La carrera de las XIV horas.

La copa trienal Rudge-Whitorth ha sido ganada por el equipo Senechal-Lozquenay; la primera copa bienal Rudge-Whitorth (final), por el equipo Glasmann-De Zúñiga, y la segunda copa bienal (primera prueba), por Senechal-Lozquenay.

La clasificación general es la siguiente:

Primero, De Courcelles-Rossignoll, con un recorrido de 2.233,992- kilómetros. Record de la prueba.

Segundo, Chassaigne-Davis.

Tercero, Stalter-Buisson;

Cuarto, hermanos Danieli.

Quinto, Foresti-Vassiaux.

Sexto, Wagnier-Floher.

MOTOCICLISMO

El Tourist Inglés. La participación de los corredores Españoles

Se han celebrado con gran afluencia de público las interesantes pruebas, unas de las más importantes manifestaciones motociclistas de cuantas se celebran en el mundo. La pista elegida es la célebre de la isla de Man (Inglaterra).

La clasificación de dichas pruebas han sido las siguientes:

La primera prueba, llamada Junior

Automóviles
Bicicletas

Peugeot

S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot

Garage Victoria: San Sebastián.

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

Race, y reservada a las motos de 350 c. c., resultó un éxito. En la primera vuelta, Dixon batió el record del circuito con 34 m. y 38 s.; después, durante el tiempo en que se proveía, Handley se puso en cabeza, aunque Dixon volvió a colocarse el primero, para más tarde Handley recobrar la cabeza visible en la tercera vuelta, batiendo el record en la cuarta con 34 m. y 23 s. He aquí la clasificación:

1, Handley, que cubrió los 364,405 kilómetros en 3 h., 28 m. y 53 s. (media horaria, 104,640 kilómetros); 2, Davies; 3, Simpson.

La segunda prueba (Senior Race) estuvo dedicada para las motos de 500 c. c. En ella participaron los españoles Macaya, Baltasar Santos, Zacarías Mateos y Vidal. Sólo Macaya terminó la prueba, en un tiempo de 3 h., 52 m. y 35 s., mientras el ganador tardó solamente 3 h., 25 m. y 25 s.

Zacarías se retiró en la última vuelta; Vidal, en la segunda, y Santos, no sabemos en qué fase de la lucha. Los tres por averías en sus máquinas.

La clasificación fué:

1, Devies, que cubrió en 3 h., 25 m. 25 s. y 4/5 los 364,405 kilómetros del recorrido; 2, Longman, en 3 h., 29 m. y 10 segundos.

El ganador hizo un promedio de 66,134 millas.

También corrieron motos de 175 c. c. Venció Hondley en 2 h., 49 m. y 27 s. los 242,936 kilómetros del recorrido; 2, Johnston; 3, Porter. Promedio horario del vencedor, 53 millas.

La tercera jornada del Tourist Trophy ha dado estos resultados:

Motos solas 250 c. c.: Ganó Eddie Twenlow, que cubrió 364,405 kilómetros (226 millas) en 3 h., 55 m. y 18 s., batiendo el record de la prueba con una media de 92,384 kilómetros (54,740 millas).

En segundo lugar se clasificó Johnston, en 3 h., 58 m. y 51 s., y en tercero, Kenneth Twenlow, en 4 h., 3 m. y 19 s.

Tomaron la salida 19 corredores y sólo cinco concluyeron.

La prueba para sidecars de 600 c. c. la ganó Parker, que tardó 2 h., 44 m.

y 1 s. en cubrir la distancia de 242,936 kilómetros (151 millas). Su velocidad media fué de 88,352 kilómetros a la hora (55,220 millas), rebajando el record de Tucker, de 82,550 kilómetros.

Taylor se clasificó el segundo, en 2 horas, 46 m. y 45 s.

El español Vicente Naurar hizo una primera vuelta magnífica, cubriéndola en 42 minutos (60 kilómetros). Poco después, y a causa de una avería en la máquina, se retiró para repararla; pero no lo consiguió y no continuó la carrera.

De 18 participantes sólo terminaron seis.

La IV vuelta a Cataluña.

A continuación publicamos la clasificación que el Real Moto Club de Cataluña ha facilitado y correspondiente a la cuarta vuelta a aquella región, organizada por dicha importante entidad.

Copas de plata.—Jaime Subirana, autociclo, 100 puntos; Manfredo Stigler, autociclo, 100; José Buxadé, moto, 100; Conrado Cabiral, autociclo, 100; Antonio Renam, sidecar, 100; Ignacio Faura, moto, 100.

Copas de oro.—José Planas, autociclo, 98 puntos; José Ale, sidecar, 99; Alberto Font, autociclo, 99.

Medallas de cobre.—Enrique López, velomotor; Ambrosio Catalá, moto; Pablo Alxelá, moto; Pablo Barba, moto.

COMERCIALES

Nuestro estimado amigo D. Ricardo Ruiz Ferry nos ruega hagamos público que su intervención en el raid San Sebastián Sevilla, efectuado por el señor Rodríguez Torres, fué exclusivamente personal y sin la representación del Real Automóvil Club de España, como por error se ha dicho en algunos anuncios.

Queda complacido.

Nuevas representaciones.

La importante Casa de esta corte Auto Palace, establecida desde hace tiempo en Amador de los Ríos, 12, se

ha hecho cargo de la representación de los coches Opel, marca ventajosamente conocida en España por sus notables producciones, destacándose entre sus nuevos modelos el 4 HP., tipo de coche ideal para dar cumplida satisfacción a la nueva clientela automovilista. Este cochecito va equipado con un motor de cuatro cilindros de 58 por 90, con las válvulas en la culata y refrigeración por termosifón, formando un block compacto y limpio con el cambio de marchas. El piñón de ataque y la corona del diferencial proporcionan una silenciosa y suave transmisión sólo comparable con la de los vehículos de alto precio.

Automóviles y camiones importados de los Estados Unidos y Camadá por España durante el primer trimestre de 1925.

Durante el primer trimestre del año actual dicha importación ha sido la siguiente: Automóviles, 1.078; camiones, 159.

La denominación de las Sociedades Anónimas.

Resolviendo consultas formuladas por varias entidades, se ha dictado una Real orden disponiendo con carácter general que son inscribibles en los Registros mercantiles las Compañías anónimas que lleven por denominación el apellido de alguno o algunos de los socios, siempre que se consignent a continuación las palabras «Sociedad Anónima».

Nuevo establecimiento en Valencia.

Con motivo de una visita a nuestro particular amigo D. Miguel A. González, hemos tenido ocasión de admirar la soberbia instalación que para los automóviles Moon ha hecho en Valencia, Gran Vía, 39.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO POR LA CENSURA MILITAR

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

"MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

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

MADRID

AUTOMOVILES

METALLURGIQUE

G. R. PEÑALVER - Génova, 11

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE JUNIO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16445	Buick	Isidoro Gómez	Barquillo, 41	16512	Fiat	Manuel Guerra	P. Delicias, 77
16446	Citroen	Carlos Benito	Relatores, 9	16513	Idem	Nica Lund	P. Recoletos, 5
16447	Idem	V. Martín	Reina, 29	16514	Idem	Félix Gómez	Briviesca
16448	Renault	Ricardo de la Peña	I. Católica, 12	16515	Idem	Manuel Villarán	Progreso, 16
16449	Fiat	José Moraleja	Sagasta, 19	16516	Citroen	C. de Jarque	Lagasca, 126
16450				16517	Idem	Félix Llorente	Jardines, 16
16451	Harley	Basilio Fernández	Tudescos, 25	16518	Peugeot	Emilio Cabré	Palma, 44
16452				16519	Idem	Celestino García	Princesa, 77
16453	Studebaker	Marcial Cabezon	Hileras, 18	16520	Douglas	Ramón Ortiz	Idem, 10
16454	Fiat	Celestino Martínez	P. del Angel, 3	16521	Citroen	Salvador Gil	Colmenares, 3
16455	Citroen	Perfumería Gal	S. Bernardino	16522	Saurer	Saurer, S. A.	Ferraz, 44
16456	Ford	Luis Hertares	Hernani, 58	16523	Essex	Antonio Monroy	Serrano, 96
16457	Nash	Alejandro Rodrigo	Zurbarán, 3	16524	Dodge	Francisco Arana	Hotel Florida
16458	Harley	Pablo Recuero	Mayor, 24	16525	Chenard	Ana María Díaz	G. M. Campos
16459	Citroen	Luis Lárraga	Españoleto, 15	16526	Fiat	Gustavo Gallardo	Ferraz, 2
16460	Ballot	Salvador Torme	Fuencarral, 162	16527	Douglas	Manuel Calvo	Olivar, 35
16461	Amilcar	José De María	Serrano, 60	16528	Amilcar	Pedro Ruiz	Calvario, 8
16462	Minerva	Sociedad Minerva	Castelló, 41	16529	Citroen	Luis Salazar	Peligros, 14
16463	Chevrolet	Rafael Montes	C. Valencia, 43	16530	Renault	Víctor M. Molla	S. Domingo, 7
16464	Fiat	Jesús Fernández	Serrano, 38	16531	Ford	José Marqués	Badajoz
16465				16532	Idem	La Industrial	S. Andrés, 8
16466	Peugeot	Jacinto Marín	P. Angel, 11	16533	Idem	Abdón Pérez	F. del Berro, 8
16467	Chrysler	Mateo Azpeitia	Castellana, 13	16534	Chenard	Eduardo Tazallo	C. Cisneros, 55
16468	Idem	José Santos Suárez	Ayala, 3	16535	Mercedes	Juan L. Sagredo	Fuencarral, 20
16469	Idem	María M. de Irujo	Hortaleza, 89	16537	Idem	J. Arrillaga	N. Balboa, 7
16470	Citroen	Alfonso Cisneros	Princesa, 42	16538	Dodge	Eduardo Martínez	Villaveide
16471	Idem	Enrique García	P. Bilbao, 1	16539	Idem	Alfonso L. Dóriga	C. de Gracia, 56
16473	Idem	Esteban Redondo	C. Mediano	16540	Fiat	Orestes Blanco	Velázquez, 19
16474	Lancia	Gabriel Arana	Valencia, 3	16541	Amilcar	Juan Mauvais	Serrano, 8
16475	Renault	Antonio López	Velázquez, 27	16542	Jewett	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
16476	Peugeot	M. G. Lamas	P. España, 7	16543	Salmson	A. Ureña	Prim, 1
16477	Essex	Angeles Bonilla	Hermosilla, 24	16544	Packard	Felipe Escribano	Santa Ana, 14
16478	Chrysler	Luis Herrero	S. Oprobio, 5	16545	Rolls	C. Florida Blanca	Almagro, 38
16479	La Buire	Pascual Arias	A. Acuña, 9	16546	Hudson	Manuel Domínguez	Serrano, 25
16480	Citroen	Instituto Llorente	Ferraz, 7	16547	Smart	Nestor Genter	
16481	Packard	F. Ramón Solans	Atocha, 14	16548	Lancia	Germán Sela	G. Bilbao, 4
16482	Berliet	Francisco Pino	P. del Angel	16549	Citroen	Angela Velasco	Luna, 6
16483				16550	Pakland	Manuel de la Vega	Lista, 19
16484	Steyr	Luis Usera	P. Indp. ^a , 9	16551	Hispano	Rafael Hurtado	S. Quintín, 10
16485	Chrysler	Andrés A. Valle	Mayor, 1	16552	Stutz	Eduardo García	Torrijos, 12
16486	Buick	Juan López	Alcalá, 62	16553	Fiat	Horacio Echevarrieta	C. Coello, 117
16487	Idem	Ildefonso Díaz	Génova, 7	16554	Studebaker	Alfonso Camacho	Ruiz, 20
16488	Idem	José Callera	Alcalá, 62	16555	Talbot	Rafael de Flores	Leganitos, 22
16489	Voinsin	Crédito Español	Velázquez, 4	16556	Amilcar	Carlos Girón	P. de la Villa, 1
16490	Renault	Manuel Marrón	Escorial	16557	Mercedes	Dirección de Seguridad	Infantas
16491	Citroen	Florentino Santos	S. Bernardo, 27	16558	Avión Voisin	Carmen Arechavala	Castellana, 19
16492	Amilcar	Marcial Lalanda	Romanones, 15	16559	Renault	Carlos Pascual	Sta. Isabel, 19
16493	Citroen	Manuel Cortales	Sagasta, 14	16560	Delage	H. de Miguel	G. Bueno, 133
16494	Buick	Germán Ruiz	Hortaleza, 14	16561	Fiat	Miguel Sánchez	Pacífico, 26
16495	Idem	A. Albino	Aduana, 21	16562	Renault	Marqués e Valderas	Mayor, 14
16496	Renault	Ferrocarril Santander	Serrano, 16	16563	Idem	Alejandro Morata	
16497	Idem	Ramón Meléndez	P. S. Bárbara, 5	16564	Buick	Pedro Cangas	Alfonso XII, 36
16498	Voinsin	José Puente	Goya, 55	16565	Chrysler	Conde Almodóvar	N. Balboa, 19
16499				16566	Citroen	C. Bermúdez	Pi y Margall, 7
16500				16567	Renault	Dolores Montoro	Hortaleza, 120
16501	Packard	José Lerma	Alcalá, 81	16569	O. M.	León Chabloy	Felipe IV
16502	Peugeot	Juan Bautista	C. S. Jerónimo	16570	Ford	César Illera	Velázquez, 8
16503				16571	Studebaker	Manuel Nieto	Sagasta, 19
16504	Citroen	Enrique Grases	Lealtad, 16	16572	U. S. A.	Compañía de Maderas	Argumosa, 14
16505	Cadillac	Rómulo Romano	M. Cubas, 25	16573	Amilcar	Conde de Adanero	S. Engracia, 7
16506	Pakland	Julio Romero	C. Aranda, 22	16574	Renault	Embajador de Francia	
16507	Salmson	A. Ureña	Prim, 1	16575	Daimler	Andrés R. Velasco	Serrano, 58
16508	Ford	José Doria		16576	Citroen	Juan Topete	Lista, 5
16509	Dion Bouton	Antonio Oliver	Tutor, 5	16577	Idem	Ignacio Secades	F. el Santo, 5
16510	Citroen	Honorio Maura	Lealtad, 17	16578	Idem	Conde Stefani	Goya, 6

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16579	Dodge	Gumersindo Foyo	Carabanchel	16632	Buick	Elvira Fernández	C. Aranda, 20
16580	Buick	Conde Tres Palacios	Alcalá, 62	16633	Idem	Feliciano Blanco	S. Millán, 2
16581	Citroen	José de Torres	S. Jerónimo, 15	16634	Idem	Luis de Rueda	C. Baja, 14
16582	Idem	Idem	Idem	16635	Idem	Antonio Manzaneda	C. Aranda, 4
16583	Morris	Antonio López	Almagro, 8	16636	Citroen	Pedro Muñoz Seca	Serrano, 20
16584	Hudson	Luis de Urrutia	Velázquez, 29	16638	Idem	Marqués Bajamar	C. Coello, 17
16585	Berliet	Nicolás Calvín	Sta. Catalina, 3	16639	Fiat	Luis Martínez	Mayor, 6
16586	Renault	Narciso Alberti	Zurbano, 51	16640			
16587	Ford	E. Franguena	Ferraz, 98	16641	Citroen	Francisco Cuadrado	Príncipe, 8
16588	Ballot	Wenceslao Roca	J. de la Hoz, 33	16642	Berliet	José Arroyo	Princesa, 56
16590	Idem	A. de la Vega	Ayala, 24	16643	Packard	José Olleros	M. Urquijo, 41
16591	Dodge	Lorenzo Pérez	Colmenar Viejo	16644	Lancia	Dionisio Miguel	E. S. Miguel
16592	Panhard	Miguel de la Cuesta	Velázquez, 93	16645	Citroen	Luz de Murga	Serrano, 78
16593	Crysler	Duque Medinaceli	P. Colón, 1	16646	Idem	José Arizcun	Fuencarral, 104
16594	Citroen	Sotero Barrón	A. Soria, 73	16647	Ford	Mar uel Andrés	Canillas
16595	Peugeot	María F. López	Nicolás, 11	16648			
16596	Idem	Arcadio Crus	J. Villaverde, 11	16649			
16597	Ford	Juan Gavilán	Barquillo, 21	16650	Fiat	Eugenio Gutiérrez	C. Xiquena, 7-9
16598	Citroen	Germán Sánchez	P. Angel, 3	16651		Margarita Ferreras	Tamayo, 6
16599	Idem	Angel Palacios	Atocha, 57	16652	Lincoln	Fernando Bezares	P. Isabel II, 2
16600	Idem	Justino Gil	Goya, 47	16653	Citroen	Alfonso D. Agero	C. Coello, 48
16602	Buick	Baronesa Velasco	Alcalá, 62	16654		Luis P. Olazabal	Hermosilla, 17
16603	Idem	Víctor Serex	J. de Mena, 10	16655	Ford	Omnibus Madrid	P. Pontones, 2
16604	Idem	Roberto Osborne	Serrano, 35	16657	Buick	Conde de Glines	Luna, 11
16605	Idem	José Toral	Alcalá, 18	16658	Citroen	Alejo Pairégo	Sia. Brígida, 31
16606	Willys	A. González	Génova, 7	16659	Nash	Marqués de Portago	Serrano, 9
16607				16660	Ford	Antonio I. Díaz	Anorez Tajo
16608	N. A. G.	Dámaso Sáinz	Columela, 13	16661	Rolls	Pascual S. Vicuña	Velázquez, 7
16609	Packard	Carmen Alonso	S. Jerónimo, 3	16663			
16610	Wolseley	J. de Mazarredo	Abascal, 25	16664	Essex	A. de la Peña	Albacete
16611	Amilcar	Carmen Arecehabala	Castellana, 19	16665	Packard	T. Fernández	Serrano, 8
16612	Citroen	Luis Rovillo	Altamirano, 26	16666	Essex	Gonzalo Iturde	Molina Aragón
16613				16667	Studebaker	José Guélin	Lagasca, 116
16614	Packard	José Arellano	Lealtad, 15	16668	Renault	Emilio Amilivia	Princesa, 77
16615	Peugeot	F. del Corral	A. Figueroa, 41	16669	Austin	Ignacio Agüero	S. Marcos, 35
16616	Citroen	José Algorta	Fuencarral, 52	16670	Citroen	Pedro Ruiz	Hortaleza, 17
16617	Dodge	José Suzzan	B. Murillo, 33	16671			
16618	Idem	Idem	Idem	16672	Citroen	Juan Rodríguez	Atocha, 122
16619	O. M.	Ambrosio Oliva	Q. de la Orden	16673			
16620	Ford	Francisco Domínguez	S. Quintín 1	16674	Chrysler	Marqués Espeja	
16621	Buick	Santiago Jiménez	C. Cisneros, 7	16675	Nash	César Perrote	P. Sta. Cruz, 3
16622	Mercedes	Emilia Bárcenas	Serrano, 65	16676	Citroen	Jorge Gerardo	G. Castaños, 7
16623	Oldsmobile	José María Caro	Almagro, 23	16677	Salmson	A. Ureña	Prim, 1
16624	La Licorne	Hijos de M. Rodrigo	Zurbarán, 5	16678	Ford	M. Carrero	
16625	Idem	Idem	Idem	16679	Salmson	A. Urdueta	Arrieta, 2
16626	Citroen	Generoso Gómez	Campoamor 19	16680	Renault	Antonio Sirvent	C. Peñalver, 7
16627	Rolls	Juan A. Beistegui	Castellana, 31	16681	Salmson	Federico González	Almirante, 23
16628	Dodge	Juan Luis Madariaga	C. Baja, 4	16682	Renault	Miguel Sánchez	G. Lacy, 38
16629	Dion Bouton	Adrián Piera	S. Engracia, 125	16683	Hispano	Enrique Iglesias	C. Real, 18
16630	Ford	José Valor	Bolsa, 12	16684	Citroen	Amós Salvador	Tetuán, 23
16631	Cadillac	Rómulo Romano	M. Cubas, 21	16685	Idem	Elena Ruiz	A. P. Toros, 8

RELACION por marcas de los automóviles matriculados en Madrid durante el primer semestre de 1925.

Citroen.....	189	D. F. P.	12	Elizalde....	5
Buick.....	88	Nasch.....	12	Mathis.....	5
Renault.....	80	Essex.....	11	James.....	5
Fiat.....	73	Cadillac.....	10	Chenaad.....	4
Studebaker.....	42	Gray.....	10	Rugby.....	4
Amilcar.....	32	Jewett.....	10	Talbot.....	4
Hispano.....	31	Hudson.....	10	La Buire.....	4
De Dion Bouton.....	30	Delage.....	9		
Peugeot.....	25	Douglas.....	9	Itala; Bugatti; Indian; Alfa; Bignan y	
Packard.....	22	Saurer.....	9	Oakland; tres cada marca.	
Chrysler.....	21	Harley.....	9		
Licorne.....	20	Rolls.....	9	Ansaldo; Moon; Overland; Victoria; Steyr;	
Zedel.....	16	O. M.....	9	Crosley; Paige; Maxwell; B. N. C.; Daimler;	
Dodge.....	16	Oldsmobile.....	7	Delahaye; R. E. O.; Mac-Farlan; Willys;	
Salmson.....	15	Morris.....	6	George-Roy; dos cada marca.	
Panhard.....	13	Minerva.....	6		
Mercedes.....	13	Lancia.....	6	Gobron; Scart; Farman; F. N.; Chanlerd;	
A. S.....	12	Chevrolet.....	6	Excelsior; Lorraine; Latil; Protos; Lincoln;	
Berliet.....	12	N. A. G.....	6	Wolseley; Vermorel; Benz; Stutz; Thoman;	
Voisin.....	12	U. S. A.....	6	Austin; Hupmobile; Cleveland; Steiger; uno	
				cada marca.	

Marcas de Automóviles y señas de sus representantes en Madrid



C. Recoletos, 1



Citroën Av. Pi Margall, 12



Gran Vía, 19



Alfoso, XII-60



San Marcos, 39



Zurbano, 46



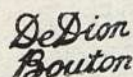
Gobron Sagasta, 30



G. de Quevedo, 5



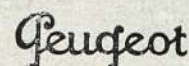
Alcalá, 81



P. Recoletos, 16



G. de Quevedo, 5



Génova, 11



Alcalá, 81



San Agustín, 2



San Agustín, 2



Núñez Balboa, 6



Alcalá, 52



Martínez Campos, 49



Gran Vía, 25



Av. Plaza Toros, 9



Castellana, 6



Sagasta, 30



Minerva Castelló, 41



Alcalá, 81

La Administración de **MADRID AUTOMÓVIL** admite suscripciones
PARA

“EL AUTOMÓVIL AMERICANO”

AÑO 16 PESETAS

Representación para España **ASOCIACIÓN NACIONAL**
DE IMPORTADORES DE AUTOMÓVILES. — MADRID

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar **MADRID AUTOMÓVIL**