



REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - I.º

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

El vencedor de las XII horas



Antonio Díaz, vencedor absoluto de las XII horas el 4 de Julio de 1925, en el circuito Guadarrama Navacerrada, sobre Gran Sport **AMILCAR** con 4 frenos.
Ganador de la Copa de S. A. el Príncipe de Asturias, de la copa Omnia y la de Regularidad.

Foto Ragel.

LA CARRERA DE LAS XII HORAS

Organizando por el Real Moto Club de España, entidad que constantemente está demostrando sus entusiasmos por las manifestaciones automovilistas, se celebró en los primeros días del mes pasado, la clásica carrera de las XII horas, que constituyó un gran éxito, del que bien pueden sentirse orgullosos los organizadores. Tanto por el número y calidad de los participantes como de la perfecta organización, ha sido la carrera de las XII horas un modelo entre las de su género.

Hicieron la salida de Guadarrama 25 concursantes, clasificándose 14 según la nota oficial, que es la siguiente:

Motocicletas hasta 500 cc. (Categoría C).

Primero, J. Whalley, «Douglas», 752,000, primero de la clasificación de dos ruedas y segundo de *idem* general.

Segundo, V. Austice, «Douglas», 705,900, tercero de la clasificación general.

Tercero, Federico Sagrario, «Douglas», 688,730.

Zacarias Mateos, «Douglas», retirado en la segunda vuelta, premio de la vuelta más rápida.

Autociclos hasta 1.100 cc. (Categoría H).

Primero, Antonio Díaz, «Amilcar», 814,543, primero de la clasificación genel y de la de cuatro ruedas.

Segunda, José Manchón,

«Hisparco», 655,334, clasificado sin derecho a premio.

Tercero, Fernando Sirven, «Salmson», 642,003, *idem. id. id.*

Cuarto, Antonio González Valle, «Salmson», 599,775, *idem. id. id.*



Vicente Naure
al coronar el puerto.

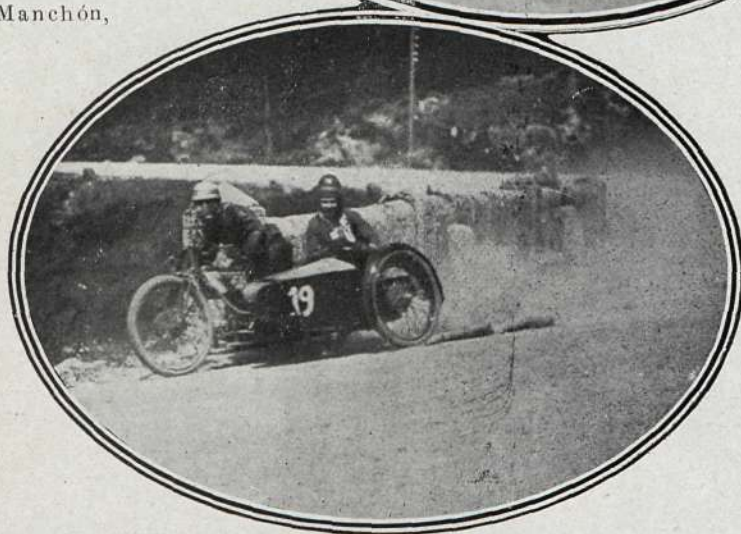
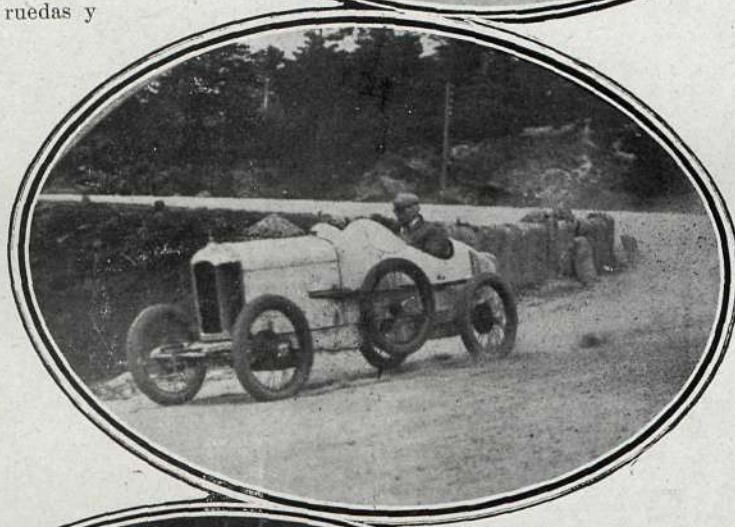


Díaz, ganador
de la clasificación general



Un buen viraje.

(Clichés Armas y Deportes)



641,640, record y primero de la clasificación en vehículos de tres ruedas

Motocicletas hasta 350 cc. (Categoría B).

Primero, Manuel Ulloa, «X. X.», 649,940.

Segundo, Francisco Sáinz de la Maza, «X. X.», 641,133.

Tercero, Francisco Almech, «B. S. A.», 574,449.

Motocicletas hasta 250 cc. (Categoría A).

Primero, José Alafont, «Velocette», 660,831 record.

Bicicletas con motor hasta 175 cc. (Categoría Y).

Primero, Miguel García, «Alleluia», 414,600 record.

Oscar Leblanc, «Salson», retirado en la séptima vuelta; premio de la clasificación de las seis horas con 474,690 kilómetros.

Motocicletas con coche lateral hasta 600 cc. (Categoría F).

Primero, Vicente Naure, «Douglas»,

Amilcar ha vuelto a ganar las Doce Horas. Antonio Díaz clasifícase en primer lugar de la categoría de autociclos, ganando también el primer puesto de la clasificación general, por ser el vehículo que recorrió mayor núme-

ro de kilómetros en las Doce Horas. Le corresponden a Amílcar en razón de su brillante performance, la Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias, la Copa Omnia y la Copa de Regularidad.

Fué muy celebrada la actuación de Oscar Leblanc, quien al volante del Salmson dió su primera vuelta al circuito (93 kilómetros) en 1 h. y 9 m., continuando con una gran regularidad hasta la séptima vuelta, en que por rompersele la dirección chocó contra

un árbol, saliendo ileso. Era mucho tren para un circuito tan duro, y muy difícil conservarlo hasta el final, pues los coches que corrían tienen que sufrir un esfuerzo para resistir durante doce horas el tren fantástico a que el amigo Oscar les somete, y más teniendo en cuenta lo duro del circuito.

Su pericia como conductor ha quedado una vez confirmada, y estableció un record que superó al suyo propio del pasado año.

Manchón, sobre Hisparco, hizo una brillante carrera, clasificándose en segundo lugar, de autociclos.

En las motos, después del percance ocurrido a Zacarías Mateos en su segunda vuelta, la lucha fué sostenida por los ingleses Whalley y Austice, y Sagrario conduciendo Douglas.

José Alafont, sobre Velocette, hizo una gran carrera en la categoría hasta 250 c. c., clasificándose en primer lugar y estableciendo un record.

¿CUAL ES EL AUTOMOVIL IDEAL?

CUAL es el automóvil ideal? Para dar una respuesta inteligente es necesario tomar en cuenta el tipo de automóvil, el servicio que ha de prestar, el precio y las condiciones peculiares del lugar en que ha de usarse. En términos generales, son varios los requisitos que ha de llenar el automóvil ideal, según el concepto de un preeminente ingeniero. Estos requisitos son los siguientes:

Motor.—Capaz de desarrollar abundante fuerza a una velocidad comparativamente baja, consumiendo menos gasolina en las velocidades inferiores que los tipos ordinarios de la actualidad.

Cambio de marcha.—Un mecanismo sin engranajes o de tipo de escala progresiva, de variaciones ilimitadas y funcionamiento automático.

Ejes.—De peso más liviano que los tipos presentes, o bien un modelo de miembros flexibles que forman parte del sistema de suspensión.

Bastidor.—Mucho más liviano que los de construcción actual, posiblemente incorporado como miembro integrante de la carrocería.

Frenos.—Muy efectivos y de gran duración, con funcionamiento silencioso y de actuación en las cuatro ruedas, por lo menos en los automóviles más grandes.

Neumáticos.—Han de suministrar una comodidad máxima y montarse en llantas metálicas que permitan colocarlos y quitarlos sin ninguna molestia, y de ser posible, sin la ayuda de herramientas.

Carrocería.—De peso liviano, silenciosa, de tipo cerrado con asientos cómodos regulables y fáciles de quitar y con respaldos de movimiento vertical en beneficio de la mayor comodidad de los pasajeros. Ha de ser muy bien ventilada, y al propio tiempo estar perfectamente protegida contra el frío y la lluvia, llevando calefactor regulable y un tapizado y una cubierta exterior de materiales fáciles de conservar limpios.

Suspensión.—De una disposición que propenda a un grado de comodidad máxima, exenta de vibración, ruidos y rechinos.

Mecanismo de dirección.—Seguro y fácil de manejar, libre de toda tenden-

cia a producir un movimiento irregular de ruedas.

Sistema de enfriamiento.—De un tipo susceptible de rápido calentamiento y dispuesto de manera de procurar al motor una temperatura uniformemente alta.

Lubricación.—Mediante un sistema central para abastecer todos los órganos móviles, y que no demande más de una llenada por cada 1.600 kilómetros.

Otros requisitos.—Este automóvil deberá ser de peso liviano, muy económico en consumo de gasolina y lubricante, y ha de tener un poder acelerativo rápido y seguro y una velocidad superior que no sea demasiado alta. También ha de ser muy fácil de manejar y maniobrar por las vías de gran tráfico.

La tendencia actual de los fabricantes es hacia un automóvil de esta clase. Casi todas las innovaciones anotadas aquí están bajo estudio, y no pasarán muchos años antes de que las veamos introducidas en muchas acreditadas marcas.

Automóviles importados por los puertos de Irún y Sevilla durante los meses de Mayo y Junio.

Por Irún.

Fiat	151
Citroen	105
Renault	59
Dion Bauton	27
Peugeot	26
Donnet	23
Salmson	21
Berliet	17
Panhard	14
Amílcar	13
Ballot	12
Saurer	9
Delahaye	9
Talbot	6

O. M.	5
A. S.	4
Laffite	4
Voisin	4
Benjamin	4
Opel	3
Mathis	3
Hisparco	3
Delage	3
Mercedes	2
Rolls	2
Lancia	2
Gobron	2
Bugatti	1
Buñre	1

Por Sevilla.

Dodge	48
Buick	28
Gray	17
Citroen	16
Oaklan	16
Jewet	15
Rugbi	11
Hudson	5
Overlan	4
Renault	3
Willys	2
Essex	2
Hupmobile	2
Paige	2

EL GRAN PREMIO AUTOMOVILISTA DE BELGICA

El Gran Premio de Bélgica, que organiza anualmente el Real Automóvil Club de Bélgica, se ha corrido el día 13 del pasado en Francorchamp, ante una concurrencia considerable y una expectación pocas veces conocida en esta clase de manifestaciones deportivas.

Tomaron la salida, a las cuatro de la tarde, 47 concursantes, que son: Excelsior I, Lorrain I, Chenard I, Excelsior II, Lorrain II, Chenard II, Excelsior III, Chenard III, Overland, Speedsport I, Buick, Negaut I, Speedsport II, Negaut II, Negaut III, Ballot, Bignan I, Om I, Georges, Irat, Dion Bouton I, Cheldorf, Ballot II, Bignan II, Om II, Dion Bouton II, Bignan III, Licorne I, F. N. I, Chiribiri I, Licorne II, F. N. II, Licorne III, F. N. III, F. N. IV, Amílcar I, Sara I, Salmson I, Imperia I, Senechal I, Amílcar II, Sara II, Salmson II, Imperia II, Amílcar III, Imperia III, Amílcar IV e Imperia IV. Salieron los coches, apenas abandonaron la meta, a un tren formidable, ofreciendo poco interés la primera vuelta, que en nada cambió el orden de salida.

Durante la noche llovió con insistencia, lo que fué causa de abandonos, no registrándose accidentes graves. Hacia la mitad de la carrera, el coche Ba-

llot, conducido por Debuck, iba a la cabeza de todas las categorías, con dos vueltas de ventaja. A las ocho de la noche púsose a la cabeza el coche Chenard II, seguido de los Lorrains. El Buick I, que estaba haciendo una brillante carrera, yendo a la cabeza de su categoría, hasta tres litros, cogió con tal velocidad uno de los virajes, que sufrió la rotura de una de las ruedas, viéndose obligado a abandonar la carrera.

A las once de la noche los coches que aun siguen en carrera pasan ante el Jurado formidablemente lanzados. Ha mejorado la temperatura, y la muchedumbre sigue apiñada en todo el circuito, ovacionando el paso de los corredores.

A dicha hora la clasificación es la siguiente:

Sexta categoría.—Chenard, con 136 vueltas.

Quinta categoría.—Buick, con 120.

Cuarta categoría.—Ballot, con 137.

Tercera categoría.—F. N., con 124.

Segunda categoría.—Imperia, con 8 vueltas.

La carrera, que es de veinticuatro horas, terminó a las cuatro de la tarde.

Ya terminando la carrera, en la última vuelta, el coche Chenard III sufrió un desgraciado contratiempo. Al

frenar con demasiada violencia en un viraje, cerca de Francorchamps, volcó, incendiándose el motor y ardiendo todo el coche. El conductor resultó magrosamente ileso.

La clasificación oficial fué la siguiente:

Primero en todas las categorías:

Chenard I, con 147 vueltas, a una media de 110 kilómetros por hora.

Sexta categoría, con más de tres litros:

Primero, Chenard I, con 147 vueltas.

Segundo, Lorrain II, con 146.

Tercero, Excelsior III, con 127.

Quinta categoría, hasta tres litros:

Primero, Negaut I, con 128 vueltas.

Segundo, Buick I, con 128.

Tercero, Negaut II, con 127.

Cuarta categoría, con dos litros:

Primero, Bignan III, con 136 vueltas.

Segundo, Ballot II, con 123.

Tercero, Om I, con 120.

Tercera categoría, con 1.500 c. c.:

F. N. III, con 135 vueltas.

F. N. II, con 134.

F. N. I, con 125.

Segunda categoría, con 1.100 c. c.:

Imperia IV, con 128 vueltas.

Senechal I, con 128.

Imperia I, con 123.

Primera categoría, con 750 c. c.:

Senechal II, con 77 vueltas.

EL III CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa lleva muy adelantados los trabajos de organización de las grandes pruebas que se celebrarán en el circuito de San Sebastián en el próximo septiembre. La Comisión deportiva se reúne casi diariamente para ultimar los innumerables detalles que abarcan las instalaciones técnicas. Entre las mejoras que sorprenderán al público figura la ampliación de la gran tribuna, capaz para más de 1.000 personas. El Ayuntamiento donostiarra, que tan valiosa ayuda presta para el Tercer Circuito, ha entregado ya el donativo de 200.000 pesetas.

Por los nombres de marcas cuya inscripción se considera ya probable puede adelantarse que las diferentes pruebas que constituyen el Tercer Circuito de San Sebastián serán interesantísimas y duramente disputadas.

Para el Gran Premio de Autociclos que debe correrse el día 17 de septiembre parece que los organizadores

cuentan como a probables inscritos las siguientes marcas: Sara, con un coche; Hispano, con cuatro coches, y Austin, con dos coches, siendo fácil que E. H. P., Senechal y Salmson figuren asimismo entre los inscritos.

Para el Gran Premio de Velocidad, que se correrá el día 19, se espera la inscripción de cuatro Sunbeam, tres Delage, cuatro Bugatti, tres Alfa-Romeo, dos Diatto, no sabiéndose los coches que presentará la Casa Mercedes.

Para el Gran Premio Turismo, que se celebrará el día 20, parece se tienen probabilidades de que se presenten las siguientes marcas: Cottin-Desgouttes, Hotchkiss, Delage, Peugeot, con tres coches; Bentley, con dos coches; Chenard-Walker, con dos coches; Rolland-Pilain, con tres coches; Lorraine-Dietrich, con tres coches; La Buire, Mercedes, Bugatti, Talbot, Sunbeam, Omega-Six y Georges Irat.

La lista de precios para cada día de

carreras será la siguiente:

Día 17. Gran Premio de Autociclos. Palcos: primera fila, 150 pesetas; segunda fila, 100; tribuna: primera fila, 15 pesetas; segunda, tercera y cuarta filas, 10; libre circulación, seis pesetas; garaje, 10.

Día 19. Gran Premio de Velocidad. Palcos: primera fila, 350 pesetas; segunda, 250; tribuna: primera fila, 35 pesetas; segunda, tercera y cuarta filas, 25; libre circulación, 15 pesetas; garaje, 15.

Día 20. Gran Premio de Turismo. Palcos: primera fila, 250 pesetas; segunda, 175; tribuna: primera fila, 25 pesetas; segunda, tercera y cuarta, 15; libre circulación, 10 pesetas; garaje, 10 pesetas.

Por abono para los tres días: palcos, primera fila, 600 pesetas; segunda, 450; tribuna: primera fila, 60; segunda, tercera y cuarta, 40; libre circulación, 20; garaje, 25.

GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DEL AUTOMOVIL CLUB DE FRANCIA

EL GRAN PREMIO DE MOTO- CICLETAS Y AUTOCICLOS

El día 18 del pasado comenzó en el autódromo de Montlhéry la gran semana automovilista francesa, con la prueba de motos y autociclos.

El autódromo estaba en inmejorables condiciones, destacándose la gran perfección de la pista y el admirable acondicionamiento de las amplias tribunas.

A las doce de la mañana, hora en que dió comienzo la prueba, habían asistido pocos espectadores.

Tomaron la salida a dicha hora los inscriptos, por este orden:

Motocicletas de 175 c. c.—Durz, sobre Dollar; Veine, sobre Roven; Dotson, sobre Dot; Hommaire, sobre Monetgoyon; Meunier, sobre Alcyon; Lambé, sobre Dollra; Herreeuin, sobre Terreux; Surdot, sobre Monetgoyon; M. Jolly, sobre Alcyon; Berbet, sobre Monetgoyon, y Lemasson sobre Labor.

Motocicletas de 250 c. c.—Pierre, sobre D. F. R.; Crabtree, sobre New Imperial; Royal, sobre Terreux; Harding, sobre Harding Bradshaw; Durand, sobre Terreux.

Motocicletas de 350 c. c.—Span, sobre Dot, Japy; Gaussorgue, sobre Indian; Marc, sobre Alcyon; Dixon, sobre Douglas; Stewart, sobre Rudge; Holowell, sobre A. J. S.; Anstice, sobre Douglas; Miss Stewart, sobre Rudge; Steweps, sobre A. J. S.; Matton, sobre Douglas; Bastidi, sobre A. J. S.; Longman, sobre A. J. S.

Motocicletas de 500 c. c.—Bennet, sobre Norton; Valley, sobre Douglas; Jackson, sobre Sunbeam; Anderson, sobre Indian; Pean, sobre Peugeot; Simpson, sobre A. J. S.; Needham, sobre Detiap; Ashby, sobre Phanter; Craig, sobre Northon; Kuhn, sobre Douglas; Francisquet, sobre Sunbeam; Gillard, sobre Peugeot; Gremaud, sobre Peugeot; Parker, sobre Douglas; Jarner, sobre Sunbeam; Richard, sobre Peugeot.

Autociclos de 500 c. c.—Violet, sobre Sigma Violet; Oret, sobre Sigma Violet.

Autociclos de 750 c. c.—Sandford, sobre Sandford; Itallet, sobre Sandford.

El recorrido, por categorías, era el siguiente:

Motos de 175 c. c.—Veinte vueltas, o sean 250 kilómetros.

Motos de 250 c. c.—Cubren 300 kilómetros.

Motos de 350 c. c.—Cubren 350 kilómetros.

Motos de 500 c. c.—Cubren 400 kilómetros.

Autociclos de 500 c. c.—Cubren 300 kilómetros.

Autociclos de 750 c. c.—Cubren 350 kilómetros.

La carrera de motos fué seguida con gran interés; no así la de autociclos, que por no haber existido lucha alguna no despertó emoción. En la cuarta vuelta empezaron los abandonos, retirándose seis corredores. Desde la primera vuelta Simpson fué en cabeza.

Terminó la carrera con esta clasificación:

Motos de 500 c. c.—Primero, Simpson, sobre A. J. S., que ha cubierto los 400 kilómetros en 3 h., 56 m., 42 s. y 3/5; segundo, Craif, sobre Northon, en 4 h., 3 m., 26 s. y 2/5.

Motos de 175 c. c.—Primero, Sourdot, sobre Monetgoyon.

Motos de 250 c. c.—Primero, Rolland, sobre Terreux.

Motos de 350 c. c.—Primero, Stevens, sobre A. J. S.

En la prueba de autociclos de 500 centímetros cúbicos sólo acabaron, llegando juntos a la meta, Violet y Oret, sobre Sigma Violet.

EL GRAN PREMIO DE TURISMO

El día 19 se corrió el Gran Premio de Turismo, que constituyó un gran fracaso económico, reinando mayor animación que en la prueba del día anterior.

Este Gran Premio se disputó entre coches equipados y con lastre, en sustitución de los viajeros correspondientes a cada categoría: seis para la de cinco litros, cuatro para la de tres y uno para la de litro y medio de cilindrada. Cada vehículo lleva también una cantidad de esencia y aceite determinada en su categoría.

Se dió la salida a las nueve y dos minutos, terminando la carrera a las diez de la noche.

En la categoría de cinco litros, 1.500 kilómetros de recorrido, llegó en primer lugar el francés Boillot, con 12 h., 12 m. y 39 s., y en segundo lugar el austriaco Gaudermann, con 12 h., 55 minutos y 48 s.

Los vencedores del Gran Premio de Turismo



Andrés Boillot.

Lacharnay.

Constantini.

Pierre de Vizcaya.

En la categoría de tres litros, 1.000 kilómetros, participaron cinco coches, llegando primero el francés Lacharnay, con 11 h. 40 m. y 40 s., y en segundo lugar el francés Colas, con 12 horas, 22 m. y 14 s.

En la categoría de litro y medio, 950 kilómetros, participaron 13 coches, venciendo el italiano Constantini, con 11 h., 12 m y 7 s. Llegó en segundo lugar Pedro de Vizcaya, español, con 11 h., 21 m. y 11 s.

EL GRAN PREMIO DE VELOCIDAD

En el autódromo Linas-Monthlery se ha corrido el Gran Premio de velocidad del Automóvil Club de Francia.

La carrera ha despertado enorme interés, pues corren los mejores y más rápidos coches de Italia, Inglaterra y Francia y los más afamados corredores.

El recorrido del circuito es de doce kilómetros y medio, y el total, de kilómetros 1.000; es decir, 80 vueltas de circuito.

Los coches que participan en la prueba van provistos del dispositivo de sobrealimentación, variando entre 150 y 170 caballos de fuerza.

Los Alfa-Romeo alinean a Campari y a Ascari y al conde Brilli-Peri.

Los Sunbeam han puesto sus coches en manos de Seegrave, el conde Masetti y el conde Cenelli.

Conducen los Delage Divo, Benoist y Wágner.



Roberto Benoist vencedor del Gran Premio de Velocidad.

Los Bugatti corren con handicap, a causa de haberse privado voluntariamente del dispositivo de sobrealimentación.

Conducen la marca italiana los hermanos De Vizcaya, Constantini, Foresti y Goux.

Al hacer su vuelta núm. 23, Ascari, sobre Alfa-Romeo, al tomar un viraje se sale de la pista, y después de derribar varios metros de empalizada vuelca con su coche en la carretera.

Recogido rápidamente y conducido a toda prisa al puesto de socorro más próximo, se le aprecian graves heridas en la cabeza, tres fracturas en diferentes partes del cuerpo y la pierna derecha completamente destrozada.

Después de practicársele la primera cura se le transportó a la clínica, fa-

llecendo antes de llegar a ésta.

Al hacer su vuelta núm. 30 abandona Seegrave, sobre Sunbeam, por avería.

El director de la Casa Alfa-Romeo, después del mortal accidente sobrevenido a Ascari, ordena que se retiren sus coches de la carrera.

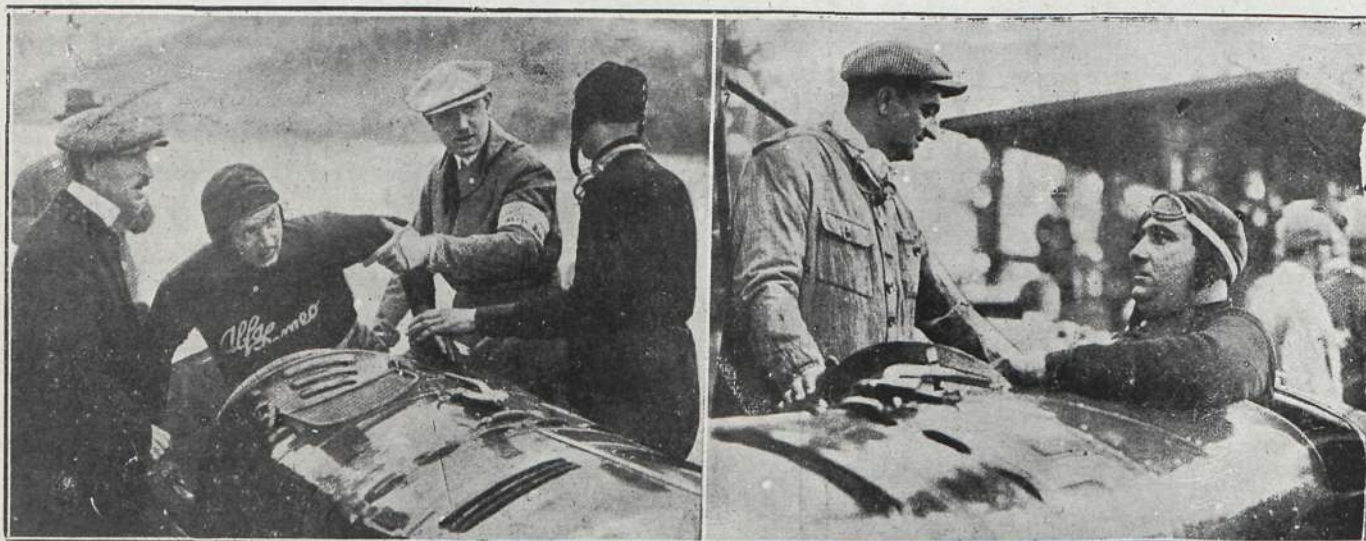
He aquí el resultado:

- 1, Benoist, en 8 h., 56 m., 41 s y 1/5;
- 2, Wágner, en 9 h., 2 m., 20 s y 2/5;
- 3, Masetti, en 9 h., 10 m., 2 s. y 1/5;
- 4, Constantini, en 9 h., 17 m., 31 s. y 2/5.

La velocidad media alcanzada por el vencedor es de 112,250 kilómetros. La media del segundo ha sido de 110 kilómetros.



Fernando de Vizcaya driver de gran fama, que recientemente en la Prueba de la Rabasada, consiguió un gran triunfo pilotando un coche Bugatti y que en la gran semana francesa, en unión de su hermano hizo brillantísimas demostraciones de verdadero as del volante.



El corredor Ascari, en su coche «Alfa-Romeo», con el que tomó parte en el Gran Premio de Velocidad de Francia, y en que por un falso viraje, marchando a 200 kilómetros por hora, dió el coche cinco vueltas de campana despidiendo a su conductor, que murió horriblemente mutilado. Como se recordará por segunda vez triunfó en el Gran Premio de Europa.

Campari, corredor de la casa Alfa Romeo, que participó en la carrera retirándose, como el resto del equipo, al ocurrir el trágico accidente al favorito Ascari. Compartió con éste el triunfo del Gran Premio de Europa clasificándose en segundo lugar.

EL IV GRAN PREMIO PENYA RHIN

EL Real Moto Club de Cataluña, prosiguiendo en su labor altamente deportiva, y cumpliendo paso a paso el programa de carreras y pruebas que confeccionó para el presente año, va a llevar a la práctica la organización de las carreras internacionales que para la fecha de 25 de octubre próximo le han sido reservadas por los poderes deportivos nacionales e internacionales.

En la fecha dicha el Real Moto Club de Cataluña correrá su segundo Gran Premio de Motocicletas y Sidecars y su Cuarto Gran Premio de Autociclos, constituyendo el programa de tan importante jornada deportiva dos carreras, de tres horas cada una, en que contendrán primeramente las motocicletas y sidecars juntos, y a continuación los autociclos.

El lugar elegido por el Real Moto Club de Cataluña para teatro de sus Grandes Premios ha sido el circuito de Levante (Mataró-Argentona-Vilasar-Mataró), de tan grata memoria por pasadas organizaciones automovilistas en

él celebradas, habiendo obtenido los organizadores la firme promesa del dignísimo ingeniero jefe de Obras Públicas de aquella provincia, D. José María Ortega, que acogió la idea con el mayor entusiasmo, de que el circuito se encontraría en la fecha acordada en inmejorables condiciones para el fin a que se le destina.

Por su parte, el Ayuntamiento de Mataró ha emprendido el arreglo del trayecto que comprenden las Rondas de Alfonso XII y de Prim, con objeto de que sirvan de enlace a las carreteras de Madrid a Francia con la de Mataró-Argentona, reforma que suprime el paso por dentro de la población de Mataró y mejora en forma verdaderamente extraordinaria las condiciones del circuito.

El hecho de que el Gran Premio de motocicletas y sidecars se dispute el campeonato de España, otorgado para esta carrera por la Real Federación Motociclista Española, aumenta en alto grado el interés de esta carrera,

ya que esta circunstancia por sí sola hará que se entable entre los corredores nacionales una lucha titánica por obtener el preciado título de Campeón de España.

Si a lo dicho añadimos que el reducido perímetro del circuito da ocasión a que se mantenga siempre latente el interés de las carreras, por poderse apreciar con mucha frecuencia las distintas fases de la lucha, y que la abundancia de medios de comunicación facilitará en gran manera el transporte de grandes contingentes de público al lugar de la acción, no es aventurado predecir nos encontramos próximos a presenciar un acontecimiento deportivo sin precedentes, que al par que retorne la animación pasada a las poblaciones que comprende el circuito dará ocasión al Real Moto Club de Cataluña a manifestarse nuevamente con su reconocida capacidad organizadora, para obtener un señalado triunfo más que añadir a su envidiable historial deportivo.



El coche más rápido del mundo

VENCEDOR

del Gran Premio de Europa 1924

» Gran Premio de Italia 1924

y Gran Premio de Europa 1925

S. A. Española Ing. Nicola Romeo y C.^a

Director: R. Andrés G. y Fabiá

Lauria, 73

BARCELONA

Teléfono 22-84 G.

Dirección Telegráfica RANFABIA

CONSERVACION DE LAS BOMBILLAS ELECTRICAS

BIEN instaladas, y con todos los órganos del sistema eléctrico en estado satisfactorio, las bombillas de las lámparas o faroles de automóviles deberían dar servicio eficaz durante mucho tiempo. Muy pocos son los agentes exteriores que afecten el servicio de las bombillas. Las irregularidades a que están sujetas se deben ordinariamente a defectos del sistema eléctrico.

Las primeras bombillas eléctricas tenían filamento de carbón. Producían una luz amarillenta y débil y duraban poco. Con el perfeccionamiento del filamento se aumentó la potencia lumínica y prolongó la duración de la bombilla. El desarrollo culminó con la introducción de la bombilla de tungsteno, la cual, sin consumir más corriente que la de filamento de carbón, produce una luz más intensa y de un color blanco más agradable a la vista. Las primeras bombillas de tungsteno eran muy delicadas. Para no dañarlas era necesario colocarlas en posición vertical. La más leve vibración bastaba para destruir sus filamentos delgados y quebradizos. Por esta razón, el tipo de tungsteno fué durante varios años inadecuado al servicio de automóviles, de tranvías, de ferrocarriles, etc.

Los ingenieros, después de muchos estudios y ensayos, lograron finalmente producir una bombilla de filamento de tungsteno inmune a la vibración, e ideal para el servicio en automóviles. El nuevo tipo fué, por lo tanto, implantado en seguida por casi todos los fabricantes de automóviles, y es el que predomina en la actualidad.

Bombillas muy firmes

Hoy es posible obtener en cualquier lugar del mundo bombillas capaces de aguantar el servicio más severo, vibraciones violentas, voltaje en exceso, etcétera, sin menoscabo de su excelente alumbrado y prolongada duración. Una bombilla de tungsteno instalada correctamente y cuidada con atención dura de uno a tres años.

El voltaje excesivo es la causa principal de la inutilización de las bombillas eléctricas. Rarísimo es el caso en que el dueño o electricista del taller descubre la causa verdadera de la inutilización prematura de la bombilla, y por regla casi invariable se imputa la falta a una calidad inferior del artículo, o bien a defecto en el dínamo o

generador o a la vibración del vehículo.

Voltaje Apropriado

Las bombillas, las bocinas y otros órganos eléctricos del automóvil se proyectan y construyen para funcionar a un voltaje determinado. El voltaje nominal de la mayor parte de los automóviles es de seis voltios, y no son pocos los vehículos con sistema eléctrico de 12 voltios. El voltaje de los automóviles Ford sin motor de arranque y alumbrado eléctrico es de 18. El del Ford con motor de arranque y alumbrado eléctrico es de seis voltios. Esto quiere decir que todos los órganos del sistema eléctrico de seis voltios deben estar preparados para funcionar con seis voltios. No hay peligro, a pesar de esto de usar órganos de ocho voltios en un circuito de seis voltios. Un sistema de 12 voltios admite órganos hasta de 16 voltios, y uno de 18 es susceptible de utilizar grupos de voltaje superior hasta de 22.

Pasados estos límites, el filamento de las bombillas está sujeto a inutilizarse, y, en efecto, todos los órganos del circuito con carga excesiva quedan sujetos a graves irregularidades.

Por otra parte, con voltaje insuficiente, por ejemplo, 20 por 100 inferior al normal, las bombillas producirán una luz rojiza, en vez de una blanca y brillante, y todas las unidades del circuito sufrirán hasta el punto de dejar de funcionar del todo.

Dos son las causas principales del voltaje excesivo. Y ambas se ponen de manifiesto de dos maneras distintas en los dos sistemas eléctricos principales que predominan en los automóviles eléctricos. Uno de estos sistemas, el más predominante de la actualidad, es el de dínamo o generador regulado por tercera escobilla. En este sistema el régimen de carga está regulado por la posición relativa de la tercera escobilla a las dos escobillas principales.

(Continuará)

RESERVADO

para

Venancio Vázquez

Pintura y Guarnecido

— de carruajes. —

Goya, núm. 65, moderno

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES ORDENES

Excmo. Sr.: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la Real orden de 29 de Mayo de 1922 y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente, facilitadas a ese Centro directivo por la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de Agosto 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 seis enteros doscientas cincuenta milésimas; Checoslovaquia, veinte enteros cuatrocientas cuarenta y una milésimas; Rumania, tres enteros doscientas treinta y ocho milésimas; Turquía, tres enteros setecientas sesenta y ocho milésimas; Bulgaria, cuatro enteros novecientas setenta y cuatro milésimas; Yugoslavia, doce enteros sesenta y tres milésimas; Finlandia, diez y siete enteros trescientas ochenta y cinco milésimas; Grecia, once enteros ciento sesenta y tres milésimas, y Brasil, veintisiete enteros trescientas veintiuna milésimas.

De Real orden los digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de julio de 1925.

El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Señor director general de Aduanas.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto del 10 y Real orden del 11 de agosto de 1920; Vistas las cotizaciones de la onza

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

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

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de julio de 1925.

El subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Señor director general de Aduanas.

NOTICIAS

Convenio comercial entre España y Suecia.

La *Gaceta de Madrid* núm. 184, del 3 de julio último, publica íntegro el Convenio de comercio concertado entre España y Suecia en fecha 4 de mayo de 1925 y ratificado el 21 de junio de 1925, el cual entró en vigor el 31 de junio de 1925.

Productos originarios de las Islas Filipinas.

La *Gaceta de Madrid* núm. 186, del 5 de julio último, publica una Real orden de la Presidencia del Directorio Militar disponiendo que a los productos originarios y procedentes de las islas Filipinas se les otorgue a su importación por las Aduanas del Reino el trato de la segunda columna del Arancel vigente.

Tractores Agrícolas.

Real orden exceptuando de la justificación de empleo en usos agrícolas a los tractores que presenten características tales de construcción que excluyan de una manera absoluta su empleo en usos distintos del motocultivo. (*Gaceta* del 5 de julio de 1925.)

Alemania.

El Gobierno alemán ha denunciado, con fecha 16 de julio último, el Convenio comercial hispanoalemán ratificado el 21 de junio de 1925 y publicado en la *Gaceta de Madrid* del 26 del mismo mes y año.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 de dicho Convenio, éste cesará de regir a los tres meses de la fecha de la denuncia, o sea el 16 de octubre próximo.

Su Majestad el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la sección de Aranceles del Consejo de la Economía Nacional, se ha servido disponer:

Que se entienda aclarado el contenido del párrafo tercero de la Nota 37 de los vigentes Aranceles de Aduanas en el sentido de que los tractores agrícolas que presenten características tales de construcción que excluyan de una manera absoluta su posible empleo en usos distintos al motocultivo, y que por tales circunstancias hubieran de adeudar en todo caso la partida 568 del Arancel, quedan exceptuados de las justificaciones de destino que previene la expresada Nota 37, las que seguirán en todo momento exigiéndose a aquellos tractores que sin reunir las condiciones de especial construcción que quedan indicadas se destinan a usos agrícolas y se acojan a los beneficios que a tal efecto concede la Nota 37 del Arancel.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimientos y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 3 de julio de 1925.—*Primo de Rivera*.

Señor vicepresidente jefe de los Servicios del Consejo de la Economía Nacional.

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

La prueba en cuesta del Indanchu.

En la cuesta de Castrejana, y organizada por la Sociedad Deportiva Indanchu, se ha corrido una interesante prueba sobre un recorrido de 1.800 kilómetros.

La carrera fué cuidadosamente organizada y se celebró sin ningún incidente desagradable.

Autociclos 1.100 c. c.—1, Palacios, sobre Amílcar, en 1 m. y 30 s.; 2, Zubiaga, sobre Austin, en 1 m. 31 s. y 4/5.

Coches de turismo.—1, Legorgen, sobre Delage, en 1 m., 42 s. y 3/5; 2, Sarasua sobre Panhard-Levassor, en 1 m., 46 s y 1/5; 3.º, Ferrer, sobre Austin, en 1 m. 58 s. y 1/5.

Coches (fuerza libre).—1, Govillar, sobre Martini, en 1 m., 38 s. y 4/5; 2, Basterra, sobre Ford, en 1 m. y 43 s.; 3, Tarabusi, sobre Indianópolis, en 1 minuto, 51 s y 2/5.

Recorrido: 1.800 metros.

J. P. Thomas ha batido a Eldridge en el autódromo de Brooklands.

J. P. Thomas y Eldridge, los dos cazarecords rivales, se han encontrado en un match sensacional sobre el autódromo de Brooklands.

Como en todas sus tentativas, J. P. Thomas pilotaba el Leyland, y Eldridge el Fiat.

El resultado del match fué favorable a J. P. Thomas, que venció a Eldridge por dos largos, realizando un promedio de 207,561 kilómetros por hora.

La semana automovilista de Comminges.

Para la semana automovilista de Comminges, que organiza el Automóvil Club de Midi, hay ofrecidos los siguientes trofeos:

Copa Auto et Sports al que obtenga mejor tiempo en la prueba del kilómetro lanzado.

Copa del A. C. del Midi al vencedor de la prueba en cuesta, y otra de la Unión Motociclista del Midi para motos.

Copa Landowsky al que efectúe el mejor promedio en los automóviles, y otra del periódico «Express Midi» a la marca cuyos dos corredores logren el mejor promedio.

Concurso de regularidad.

En Argelia tendrá en breve lugar un concurso de regularidad.

El recorrido será el siguiente: Argel, Castigline, 45 kilómetros; Cherrhell, 97; Marengo, 137; Mozaiville, 163; Oned-El-Allay y camino de Boufari, 191; Douera, 196; Bukadem, 213, y Alger, 229.

La prueba en cuesta de la Fancille.

En Saint-Claude se celebrará el 2 de agosto próximo la carrera en cuesta de Fancille, organizada por el A. C. de Suiza. El recorrido es difícil, pues comprende 17 virajes y una pendiente que oscila entre el 5 y el 12 por 100, con 10.600 metros de longitud.

Los premios ascienden a 30.000 francos.

La carrera en cuesta Ballon D'Alsace.

La carrera en cuesta del Ballon d'Alsace, que no se había celebrado después de la guerra, ha alcanzado un éxito considerable, análogo a los que había logrado en las pruebas celebradas antes de la guerra.

La carrera estaba reservada a vehículos de cuatro ruedas de todas las categorías y pertenecientes a los grupos sport y turismo.

El promedio mejor entre todos los vehículos participantes lo alcanzó Casse con Salmson, 1.500 c. c.

Los resultados fueron como sigue:

Categoría turismo:

Cyclecars.—1, Amos (Amílcar), en 11 minutos, 35 s. y 4/5.

Coches 1.500 c. c.—1, Lang (Bugatti), en 11 m. 15 s. y 1/5.

Coches dos litros.—1, Wolf (Talbot), en 13 m. 57 s. y 4/5.

Coches tres litros.—1, Japy (Peugeot), en 11 m. y 14 s.

Coches cinco litros.—1, J. P. Peugeot (Peugeot), en 10 m., 2 s. y 3/5.

Coches de más de ocho litros.—1, Neghib de Saab (Renault), en 10 m., 33 s. y 3/5.

Categorías carreras:

Cyclecars.—1, Arnould (Sénéchal), en 9 m., 27 s. y 3/5.

Coches 1.500 c. c.—1, Casse (Salmson), en 8 m., 19 s. y 3/5.

CALENDARIO

Principales pruebas para agosto:

Día 3, Gran meeting de Brooklands.

Día 9, Carrera de la Cuesta de Mont-Ventaux.

Días 15 a 16, Veinticuatro horas, en Monthlery.

Días 17 a 22, Los seis días internacionales (Gran Bretaña).

Día 29, Gran Premio de Boulogne (Voiturettes).

Día 30, Copa Georges Baillot.

Día 30, Concurso de consumo. (A. C. del Centro.)

Septiembre:

Día 6, Gran Premio de Italia en Monzo.

Día 6, Gran Premio de Francia (M. C. F.).

Día 8, Gran Premio F. I. C. M. en Monzo.

Día 12, Meeting de Brooklands.

Día 17, Gran Premio de Autociclos de San Sebastián.

Día 19, Circuito de Rontes Pances (motos y autociclos).

Día 19, Gran Premio de Velocidad de San Sebastián.

Día 20, Circuito de Rontes Pances (coches y voiturettes).

Día 20, Gran Premio de turismo de San Sebastián.

Día 27, Gran Premio de Spa.

Día 30, Concurso en Fresno (California), Campeonato de América.

MOTOCICLISMO

Un «Record» batido por una mujer.

La señora Stewart, «motorwoman» inglesa, ha realizado una hazaña en el autódromo de Linas-Monthléry sobre una moto de 350 c. c. Ha batido el record de 400 kilómetros en 3 h., 38 m. y 22 s. (antiguo, 3 h., 46 m. y 25 s., establecido en Monza), con una media horaria de 109,888 kilómetros. Mistres Stewart intentó batir el record de seis horas, no consiguiéndolo.

Recorrió en una hora 111,980 kilómetros; en dos horas, 222,918; en tres, 329,665, y en cuatro, 437,201.

El gran premio de la Federación Internacional Motociclista.

El Moto Club de Italia ha fijado definitivamente como fecha para la celebración del Primer Gran Premio de la Federación Internacional Motociclista el día 13 de septiembre.

La carrera, que en realidad es algo análogo a los Grandes Premios de las Naciones y al Gran Premio Motociclis-

la de Europa, fué instituída en la Asamblea Internacional de Clubs Motociclistas celebrada al finalizar el año 1924.

Se decidió confiar a Italia la organización de la nueva carrera, que se correrá en el circuito autódromo de Monza y que reemplazará este año al Gran Premio de las Naciones de 1922 y 1923 y al Gran Premio Motociclista de Europa de 1924.

La carrera estará magníficamente dotada de premios y estará reservada a las categorías 250, 350 y 500, siendo los recorridos impuestos a cada categoría de 200, 300 y 400 kilómetros, respectivamente.

Las inscripciones a derechos sencillos (200 liras) se admiten en el Moto Club de Italia, en Milán, plaza de Santa María de la Gracia, hasta el día 15 de agosto, y con derechos especiales (300 liras) hasta el 1 de septiembre.

El gran premio de la Unión Motociclista Helvética.

Días pasados se ha corrido en Suiza el Gran Premio de la U. M. H., sobre un circuito durísimo a lo largo de Berna, Lucerna, Zurich, Bale y Ginebra.

La clasificación oficial de la prueba Kilómetro lanzado de Verneuil-sur-Avre.

Se ha hecho ya pública la clasificación oficial de esta importantísima prueba, en la que Guérin, sobre La Perle, hizo el mejor tiempo, a una media de 130,454 kilómetros.

La prueba Rabat-Kenitra y regreso.

La Unión Velocipédica de Rabat ha organizado una carrera motorista en el recorrido Rabat-Kenitra-Rabat (75 kilómetros).

La clasificación se ha establecido como sigue:

1, Racinet, Harley Davidson, en 55 minutos, 36 s. y 2/5; 2, Beniatls, Sa- rolea, y 3, Basenet, B. S. A.

Carrera en cuesta de la Manda.

Se ha corrido esta carrera organizada por el Moto Club de Niza, estableciéndose la siguiente clasificación:

Categorías velocidad:

Motos 175 c. c.—1, Anword (Terrot); 2, Miquel (Monet-Goyon).

Motos 250 c. c.—1, Sartorio (Motosacoche); 2, Cuvelier (Terrot).

Motos 350 c. c.—1, Guizol (Terrot); 2, Perrino (Terrot); 3, Lefevre (Pauwert); 4, Boetsch (Magnat-Debon).

Motos 500 c. c.—1, Cala (Koehler-Escoffier).

Cyclecars 1.100 c. c.—1, Duchemin (Oclo); 2, Benoist (D'Yrsan).

Voiturettes 1.100 c. c.—1, Mengan, (Amfcar).

Categorías turismo:

Motos 250 c. c.—1, Munier (Motosacoche).

Motos 350 c. c.—1, Andoly (Terrot).

Motos 500 c. c.—1, X. (Sarolea); 2, Garcin (A. B. C.)

Motos 1.000 c. c.—1, Sanine (Indian).

Sidecars 350 c. c.—1, Sauvan (Magnat-Delon).

Sidecars 600 c. c.—1, Brocardi (Motosacoche).

1.000 c. c.—1, Unia (Harley).

Cyclecars 500 c. c.—1, Celle (Sima Violet).

Cyclecars 1.100 c. c.—1, Louis (Amfcar); 2, Bombard (Amfcar).

Voiturettes 1.500 c. c.—1, Busby (Fiat).

COMERCIALES

El día 16 del pasado, y después de larga enfermedad, dejó de existir en esta corte la bondadosa dama doña Salvadora Ferry Blanquer, madre de nuestro buen amigo D. Ricardo Ruiz Ferry, a quien enviamos nuestro más sentido y sincero pésame.

El XIX Salón belga.

La Cámara Sindical de Constructores de Automóviles de Bélgica nos co-

munica detalles sobre el XIX Salón del Automóvil y de la Bicicleta que del 5 al 16 de septiembre se celebrará en el Palacio del Cincuentenario de Bruselas.

Para dicho Salón, uno de los que han alcanzado también el carácter de clásicos, se tienen las mejores referencias acerca de la participación de las más importantes marcas europeas y francesas.

El plazo de inscripción a derechos sencillos fine el 21 de agosto; el sorteo de stands se verificará el 9 de septiembre.

Los Balones y los Neumáticos.

El Bureau of Standards (Bureau de Normas y Patrones) de Washington, en consecución de su programa de ensayos e investigaciones, completó hace poco un estudio detallado sobre los neumáticos de baja presión o balones y los de alta presión. Entre las cosas interesantes establecidas por este estudio se hallan las siguientes:

La resistencia al rodamiento del tipo balón es un poco más alta que la del tipo de alta presión de ceurdas, pero bastante más baja que la del neumático de tela de alta presión.

Hay muy poca diferencia entre el balón y el de cuerda de alta presión, sobre un camino plano. En relación a consumo de gasolina, el de alta presión de cuerda es un poquito más económico que el balón.

Esta pequeña ventaja de consumo a favor del tipo de alta presión de cuerdas desaparece al tratarse de servicio sobre caminos escabrosos, pues el tipo balón tiene la natural tendencia a reducir las pérdidas de energía resultantes del movimiento vertical de la carrocería del automóvil.

ESTE NÚMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA

Imp. de C. Vallinas, Luisa Fernanda, 6, MADRID. Telf. 51-481.

TALLERES MECÁNICOS

ESPECIALIDAD EN FIAT

ZURBANO, 46.

TELÉFONO, 190-J.

MADRID

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE JULIO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16686		Miguel Ortiz	San Agustín, 2	16763	Fiat	Santiago Martín	Barquillo, 6
16687	Ford	Francisco Stuyet	Fuenterrabia, 2	16764	Hispano	Victorio Ochoa	Gran Vía, 18
16688	Renault	Conde de Albiz	Maldonado, 4	16765	Jewett	G. Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
16689	Idem	José Goyeneche	M. Cubas, 19	16767	Ford	José Vallés	O'Donnell, 51
16690	Buick	Juan Gil	Alcalá, 62	16768	Citroen	Pedro Ruiz	Hortaleza, 17
16691	Idem	José María Sirvent	Idem, 35	16769	Triumph	V. Vallejo	Santa Ana, 35
16692	Idem	Román Peche	Palma, 42	16770	Idem	José López	Almirante, 10
16693	Fiat	Marquesa Rosaleso	S. Engracia, 11	16771	O. M.	Agustín Pancher	Carmen, 41
16694	Packard	Teodosio Martín	Toledo	16772	Voisin	Fernando Rosillo	Padilla, 21
16695	Ford	Felipe Sevillano	R. Atocha, 7	16773	O. M.	José María Sampedro	Serrano, 81
16697	Fiat	Julián Tejeiro	Amazona, 2	16774	Amilcar	Anastasio Fernandez	V. Perales
16698	Rolls	Conde de los Villares	Alfonso XII, 26	16775	Idem	Antonio Pedrosa	Zurbano, 32
16699	Voisin	Francisco Degen	Velázquez, 34	16776	Studebaker	Manuel Repollés	Velázquez, 95
16700	Berliet	Enrique Botto	Valdeiglesias, 4	16777	Packard	Joaquín González	Villamejor, 3
16701	Amilcar	José Camius Ros	Serrano, 88	16779	Amilcar	Juan Mauvais	Serrano, 8
16702	Chrysler	Manuel de la Cerda	Fuencarral, 80	16780	Bugatti	Alejandro Lerroux	O'Donnell, 4
16703	Douglas	José Ortiz	Chamartín Rosa	16782)			
16704	Ballot	Jacinto Guerrero	A. Aguilera, 34	al			
16706	Scap	Duque de Estremera	Castellana, 13	16791)			
16707	Berliet	Félix Sánchez	Jesús y M. ^a , 29	16792	Scap	Tomás Badals	Ceres, 13
16708	Citroen	Gerardo Carrillo	Plaza Bilbao, 8	16793	Idem	Idem	Idem
16709	Idem	Rita Lozano	P. Progreso, 14	16794	Buick	Dionisio Camacho	M. Paredes, 98
16710	Idem	Simón Núñez	Encarnación, 12	16795	Duesenberg	Albino Lano	S. Bernardo, 18
16712	Dodge	Antonio Gómez	Valladolid	16796	Jewett	G. Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
16713	Renault	Rafael Conde	Córdoba	16797	Citroen	Enrique Cavestany	San Agustín, 9
16714	Citroen	Clotilde García	M. Campos, 17	16798			
16715	Schneider	A. Santos	S. Bernardo, 27	16799	Citroen	Francisco Travesedo	Velázquez, 59
16716	Mathis	M. Sancho, S. A.	M. Campos, 9	16800	Idem	Hipólito Queralt	Valverde, 36
16717	Idem	Idem	Idem	16801	Renault	Duque Fernán Núñez	Sta. Isabel, 42
16719	Schneider	Marqués de Villares	C. Aranda, 16	16802	Triumph	Ricardo Gutiérrez	P. de Moguer
16720	Studebaker	Antonio Baena	Colmenares, 5	16803	N. A. G.	Angeles Fernández	Plaza Cortes, 7
16721	Fiat	Pedro Carrion	Velázquez, 96	16804	Renault	Jerónimo Jaqueti	Olmo, 34
16722	Elizalde	David Muñoz	S. Engracia, 46	16805	Citroen	Antonio Preciado	C. Hospital, 1
16723	Packard	Víctor Ruiz	Velázquez, 17	16806	Fiat	Emilio G. Lloret	M. Romanos, 16
16724	Citroen	Alfonso Bilbao	Infantas, 19	16807	Chrysler	José Martín	Alealá, 9
16725	Idem	Aurelio Romero	A. Galiano, 8	16808	Talbot	Andrea Urrutia	Juan Bravo, 14
16726	Idem	Dionisio Céspedes	Fuencarral, 45	16809	Mathis	Fernán Bernabeu	M. de Viana, 39
16727	Ballot	Angel Ligeró	Infantas, 8	16810	Fiat	Alejandro Pérez	Tamayo, 6
16729	Zedell	Cayetano Viú Acin	A. Aguilera, 42	16811	Idem	Lorenzo Escanciano	Almirante, 20
16730	Morris	Gorge de Riso	Velázquez, 20	16813	Nash	Marqués de Portago	Serrano, 9
16731	Ford	Javier Dusment	A. Martínez, 2	16814	Voisin	Marqués Aranda	Jorge Juan, 23
16732	Federal	Fernando González	San Agustín, 2	16815	Idem	Luis Salcedo	S. Engracia, 11
16733	Amilcar	Gregorio Cristóbal	Ríos Rosas, 10	16816	Renault	Martín Calderín	San Agustín, 9
16734	Citroen	Juan R. Tapiador	San Agustín, 2	16817	Buick	Marqués Casa Palacio	Cisne, 17
16735	Morris	Alfonso Martínez	P. Recoletos, 14	16818	Fiat	Francisco Jarava	Medinaceli, 12
16737	Benz	José de Yora	R. S. Pedro, 76	16819	Citroen	Jaime Aguirre	Velázquez, 28
16738	Citroen	Conde de Arenales	Castellana, 62	16820	Panhard	Marqués Castillejo	Castellana, 40
16739	Federal	La Forestal Hispano	Mayor, 4	16821	Dodge	Gonzalo Sangro y Ros	Ayala, 5
16740	Chrysler	Enrique G. de Amezúa	C. Peñalver, 24	16822	Mit hell	Gustavo Martín	Tetuán, 34
16741	B. S. A.	Carlos Picabea	Torrelodones	16823	Panhard	Clemente Velarde	C. Coello, 109
16742	Renault	José María Urquijo	Castellana, 44	16824	Idem	Ricardo González	Salamanca
16743				16825	Lancia	Emilio Fernández	Mayor, 92
16744	Citroen	Fernando Force	Castellana, 66	16826	Amilcar	Marqués del Vadiño	Lagasca, 7
16745	Idem	María Teresa de Ratibor	Serrano, 38	16827	Talbot	Joaquín Palacios	Idem, 10
16747	Peugeot	Pablo Gómez	Fuentes, 4	16828	Dion Bouton	Ramón Portuondo	Serrano, 106
16748	Mercedes	Ricardo Augustín	Amnistía, 12	16830	Amilcar	Rafael Elio	Mendizábal, 20
16750	Citroen	Fidel Lapetra	M. Sta. Ana, 11	16831	Ford	Sociedad Omnibus	Pontones, 2
16751	O. M.	Jesús Jiménez	Barquillo, 1	16832	Idem	Idem	Idem
16752	Buick	Francisco Pereda	Alcalá, 62	16833	Renault	Cayetano Aguado	Magallanes, 3
16753	Idem	José B. de Quirós	Serrano, 69	16834	Dion Bouton	Clemente Fernández	S. Engracia, 21
16754	Idem	Teresa López	Carnero, 5	16835	Idem	Julia Fernández	C. Coello, 42
16755	Idem	Condesa Floridablanca	Góngora, 6	16836	Austin	Remy Jese	Alcalá, 69
16756	Idem	Manuel Sáinz	Lagasca, 1	16837	Ford	Luis Arbille	Trafalgar, 10
16757	Citroen	Ricardo Franco	Espos y Mina	16838	Delahaye	Compañía Industrias	San Agustín, 2
16758	Werk	Hipólito Murillo	A. Mellado, 6	16839	Renault	Antonio Alcázar	M. ^a Rivero, 12
16759	Jewett	G. Fulton Taylor	G. Quevedo, 5	16840	Buick	Celso Arévalo	P. de Toros, 12
16760	Delage	M. Pérez Aguirre	C. Romanones	16841	Wolseley	Servando Barbero	Arenal, 22
16761	Schneider	Francisco Jara		16842	O. M.	E. García	Angeles, 12
16762	Overland	Pesquerías Cantábricas	Pi Margall, 12	16843	Ford	Isidro Salcedo	Rivatejada

Sin datos.

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16844	Delahaye	Babel Nervión	San Agustín, 2	16925	Citroen	Prudencio Díaz	R. Francisco, 14
16845	Peugeot	M. Valderrama	José Picón, 23	16926	Idem	Manuel Aguirre	M. del Duero, 3
16846	Citroen	Enriqueta Romera	A. López, 14	16927	D. F. P.	Manuel Pérez	N. Balboa, 3
16847	Idem	Casimiro del Valle	Villalar, 6	16928	Triumpk	José M. Sánchez	M. Molina, 42
16848	Aries	Andrés Sobrino	Progreso, 8	16929	Fiat	José D. Alcázar	Gaztambide, 8
16849	Hispano	Baltasar Lara	Farmacia, 7	16930	Citroen	Juan Michelin	Sagasta, 21
16850	Indian	Antonio Rodríguez	Desengaño, 10	16931	Idem	Idem	Idem
16851	Elizalde	Cesáreo Adanero	J. y González	16932	Paige	Dolores Borrell	Ferraz, 86
16852				16933	Citroen	Marqués Castropinós	Españoleto, 7
16853	Citroen	José Jorns	Letamendi, 1	16934	Ford	Vicente García	Toledo, 93
16854	Douglas	M. Aldama	Illescas	16935	Grat Stipt	Eduardo S. Leguía	Lealtad, 4
16856	Renault	Cristóbal Pérez	Alarcón, 15	16936	Citroen	María Beltrán	Tutor, 51
16857	Fiat	Conde de la Puebla	Alfonso XII, 20	16937	Idem	Ricardo Gutiérrez	P. de Moguer
16858	Ford	Román Sánchez	Seseña	16938	Talbot	Tirso Pérez	Humilladero, 2
16859	Idem	Jesús Treviño	Villarrobledo	16939	Citroen	B. Laudette	Barquillo, 4
16860				16940	Buick	Leandro Cuenca	Alcalá, 62
16861	Buick	José Martínez	Hortaleza, 132	16941	Idem	Marqués Villatoyas	S. Marcos, 40
16862	Citroen	Diego Benjumea	Castellana, 61	16942	Idem	Francisco Cuadrado	Príncipe, 8
16863	Fiat	José de Taramona	Mayor, 95	16943	Citroen	Martin Lago	Recoletos, 3
16864	Idem	Eugenio Mayor	Genova, 4	16944	Indian	Laureano González	Cava Baja, 3
16865	Idem	José Taramona	Mayor, 95	16945	Citroen	Andrés Blanco	T. Santo, 35
16866	Idem	Doctor González	G. Bilbao, 1	16947	Nash	María Lui-a Olivares	Hotel Palace
16867	Amilcar	Emilio Méndez	Lavapiés, 54	16948	Berliet	Dolores Moñibas	P. Heredia, 1
16868	Piccard	Zacarías Palos	Eguilaz, 5	16949	Lincoln	Marqués Amboage	Velázquez, 31
16869	Lancia	Conde Quemadas	Castellana, 40	16950	Dion Bouton	Samuel Frutos	Miraflores
16870	Lorraine	Pascual Algorta	Jovellanos, 5	16951	Dodge	Indalecio Abril	Montalbán, 5
16871	Mercedes	Ministerio Gobernación		16952	Citroen	Sebastián Miranda	Ferraz, 51
16872	Citroen	Antonio Vélez	Sagasta, 26	16953	Voisin	Adolfo García	M. Cubas, 5
16873	Nash	Rafael Martínez	C. S. Jerónimo	16954	Renault	Antonio Moras	D. Pastor, 18
16874	Mathis	B. Ortega	G. de Molina	16955	Mathis	Marizno Sancho, S. A.	M. Campos, 9
16875	Citroen	Rita García	Barquillo, 28	16956	Amilcar	Emiliano Cristóbal	Goya, 6
16876	Chevrolet	Azucarera	Alarcón, 7	16957	Mercedes	Dirección de Seguridad	Madrid
16877				16958	Licollm	José Peña	S. Catalina, 5
16878				16959	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
16879	Amilcar	Román Alvarez	A. de Castro, 9	16960	Citroen	Concepción Santocuarto	A. Acuña, 3
16880	Dion Bouton	Idem	Recoletos, 16	16961	Licollm	Pedro Lorca	Alcalá, 172
16881	Idem	Antonio Oliver	Tutor, 5	16962	Buick	Angel Merino	R. S. Pedro, 50
16882	Voisin	Conde Castoojad	Indep. ^a , 25	16963	Idem	Gabriel Gadouch	Hotel París
16883	Idem	Marquesa Perinat	Prado, 28	16964	Fiat	Alfonso de Mendoza	P. Cordón, 1
16884	Saurer	Angel Bertrán	León	16965	Gobron	Juan de Nogales	Diego León, 27
16885	Nash	A. Montero	San Quintín, 8	16966	Henderson	Antonio Fernández	S. Lorenzo, 15
16886	La Buire	Javier Laffitte	Serrano, 57	16967	Renault	Enrique Martín	Aranjuez
16887	Studebaker	Enrique Rivera	Colmenares, 3	16968	Overland	Edmundo Suranez	Colmenares, 7
16888	Buick	Tomás Jiménez	Victoria, 1	16969	Hispano	Félix Hernando	M. Pineda, 2
16889	Amilcar	José B. Ianza	Florida, 16	16970	Ford	Cipriano Gómez	P. Extremadura
16890	N. A. G.	Estanislao Moreno	Bordadores, 5	16971	Citroen	José Moreno	Orense, 22
16891	Citroen	Antonio Infante	Redondilla, 3	16972	Studebaker	Isabel Díaz	O'Donnell, 27
16892				16973	Fiat	Gerardo García	Villanueva
16893	Citroen	Jacinto Soler	P. Vergara, 15	16974	Nash	Conde Velayos	Fortuny, 39
16894	Idem	Mariano Yagüe	Tudescos, 9	16975	Chrysler	Francisco Martín	R. la Cruz, 26
16895	Buick	Inocencio Blanco	Hotel Florida	16976	Peugeot	Servillano Pineda	Carranza, 18
16896	Berliet	Esteban Benito	Gran Vía, 7	16977	Chrysler	Joaquín Santos	Ayala, 3
16897	Fiat	Julio Simarro	Albacete	16978	Dodge	Pedro Sánchez Moreno	
16898	Idem	José Martínez	M. Cubas, 8	16980	Ford	Manuel del Río	P. Segovia, 1
16900	Studebaker	Luis Coppel	Fuencarral, 27	16981	Studebaker	Antonio Rubio	El Escorial
16901	Hispano	Compañía Telefónica	C. Peñalver, 5	16982	Ford	J. María Palacios	Fuencarral
16902	Delahaye	Babel y Nervión	San Agustín, 2	16983	Harley	Fernando del Río	Silva, 31
16903	Jewett	María Pardo Maldonado	Serrano, 38	16984	Buick	Rafael Luque	Almirante, 12
16904	Fiat	Tomás Gómez	Puebla, 12	16985	B. S. A.	M. Gómez Acedo	Almagro, 56
16905	Idem	Juan Pérez	C. Cisneros, 25	16986	Federal	La Forestal Hispano	Mayor, 4
16906	O. M.	Carlos Atienza	Príncipe, 6	16987	Packard	Enrique Valcárcel	C. Peñalver, 18
16910	Citroen	Manuela Arzar	Estrella, 11	16988	Citroen	Conde Torrepalma	G. S. Miguel, 17
16911	Idem	Sociedad de Automóviles	P. Hipódromo	16989	Ford	Pedro Rodríguez	
16912	Bugatti	Antonio Llano	Pi y Margall, 12	16990	Jewett	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
16913	Moon	José Santarros	P. Lealtad, 3	16991	Fiat	Eduardo Díaz	C. Duque, 5
16914	Idem	Ignacio Ballesteros	J. de Mena, 12	16992	Ford	Manuel Salvador	Almagro, 31
16918	Nash	Santiago Solo	A. Aguilera, 34	16993	Citroen	Conde de Bornos	Jesús Valle, 8
16919	Ford	Pedro Pérez	Villaconejos	16994	Dodge	Toribio Gómez	Morazarzal
16920	Isota	Mateo López	Alcalá, 109	16995	Citroen	Concepción Moreno	
16921	Fiat	Pascual Canenttell	Talavera	16996	Hispano	Ricardo Macarrón	Villalar, 5
16922	Idem	Idem	Idem	16997	Velocette	Antonio Mezquita	B. Murillo, 47
16924	Studebaker	Venancio Granado	P. S. Catalina	16998	Citroen	Joaquín Cabellos	Ayala, 53

"MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

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

MADRID

Marcas de Automóviles y señas de sus representantes en Madrid

"AMILCAR"

Serrano, 8



Castellana, 6



Sagasta, 30



Minerva

Castelló, 41



C. Recoletos, 1



Citroen

Av. Pi Margall, 12



Gran Vía, 19



Alfoso, XII-60



San Marcos, 39



Zurbano, 46



Gobron

Sagasta, 30



G. de Quevedo, 5

Bertier

Alcalá, 81

**De Dion
Bouton**

P. Recoletos, 16



G. de Quevedo, 5



Núñez Balboa, 6



Alcalá, 81



San Agustín, 2

Landa

San Agustín, 2



Av. Plaza Toros, 9



Alcalá, 62



Martínez Campos, 49



Gran Vía, 25



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

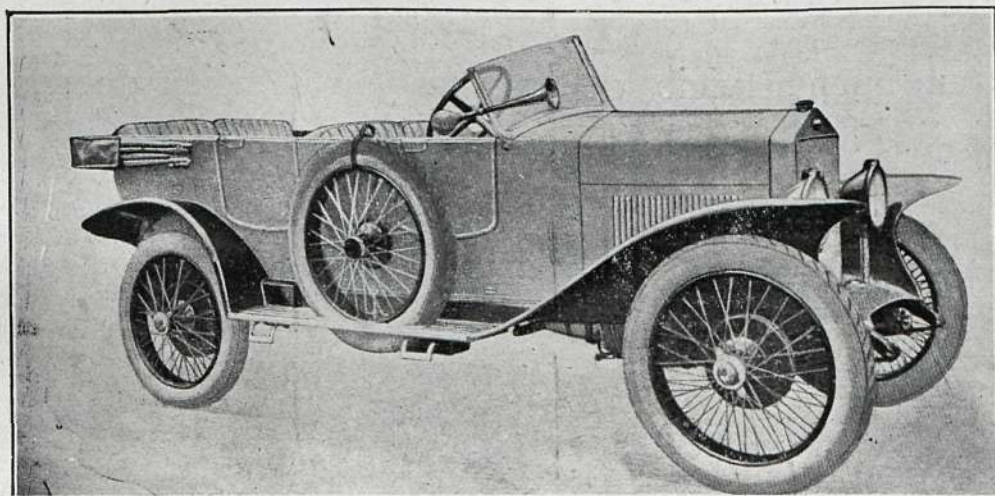
Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar **MADRID AUTOMÓVIL**

AUTOMÓVILES



Los más rápidos del mundo

TIPO MONZA SPORT



Motor intensivo de cuatro cilindros, válvulas en cabeza mandadas por dos ejes de levas, encendido por magneto, carburador Zenith, arranque y alumbrado eléctrico, cuatro velocidades y marcha atrás.



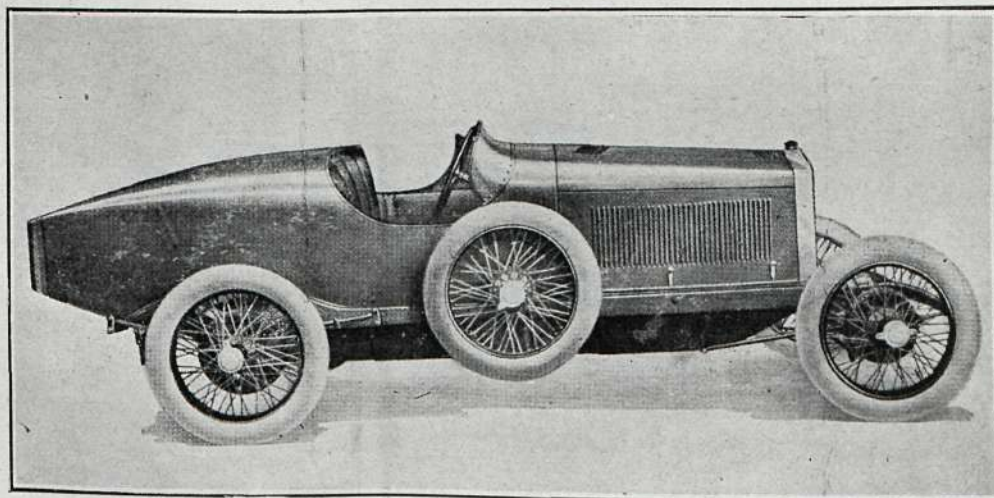
120 km. hora

12 litros de gasolina cada 100 km.

TIPO MONZA SPINTO



Motor intensivo a gran rendimiento, cuatro cilindros con válvulas en cabeza mandadas por dos ejes de levas, encendido por magneto, carburador Zenith, arranque y alumbrado eléctrico, cuatro velocidades y marcha atrás.



150 km. hora

13 litros de gasolina cada 100 km.

Todos los tipos de coches de esta casa tienen los frenos a las cuatro ruedas y doble freno a las ruedas traseras

Representación para el Centro de España

Calle de Zurbano, 46

MADRID

Teléfono 190 J.

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL.

!!! IMPORTADORES !!!

**Mucho dinero y preocupaciones pueden ahorrarse
eligiendo un buen Agente consignatario.**

Si quiere usted un buen servicio de aduanas y expedición de sus coches, diríjase a la casa de Transportes Internacionales

LLUCH & GAUTHIER, Sdad. Ltda.

Espalter, 6. — MADRID



TELÉFONO N.º 19-79 M.
Telegramas y telefonemas: **TRANSTWALON.**

PARÍS, LYON, LONDRES, LIVERPOOL, BRUSELAS, AMBERES,
BERLÍN, HAMBURGO, GÉNOVA, MILAN, NEW YORK, ETC., ETC.

AGENTES OFICIALES DE LA EXPOSICIÓN DEL AUTOMÓVIL. MADRID 1924

Referencias de primer orden.

Cualquiera que sea el puerto o frontera de entrada podemos servirles bien.

Facilitamos presupuestos de origen a destino, indicando siempre las vías recomendables, según los casos.

CORRESPONSALES EN LOS PRINCIPALES CENTROS DE PRODUCCIÓN DEL AUTOMÓVIL.

AGENCIAS ALIADAS

IRUN-HENDAYA: Sucesores de Viuda de Eug, Betsellère y Compañía.—Teléfonos: Henda-
ya, 42. Irún, 74.

POR BOU-CERBERE: Félix Arras, S. en C.—Teléfono 7.

BARCELONA: Enrique Argimón, Merced, 16.—Teléfono 13-70 A.

CARTAGENA: Vicente Serrat Andréu, Isaac Peral.—Teléfono 92.

SEVILLA: Luis Bertrand, Habana, 14.

PUERTOS DEL NORTE: Representantes en Pasajes, Bilbao, Santander y Gijón.

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL.