

Motocicletas  
**Douglas**

MODELO E. W. 2. 3/4 HP  
2.150 PESETAS  
COMPLETAMENTE EQUIPADA

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA;

# SANTIAGO SÁNCHEZ QUIÑONES

ALBERTO AGUILERA, 14

MADRID

TELÉFONO 31.572

Gráficas Villarroca, S. A. - Irún, 1 - Madrid

# Auto

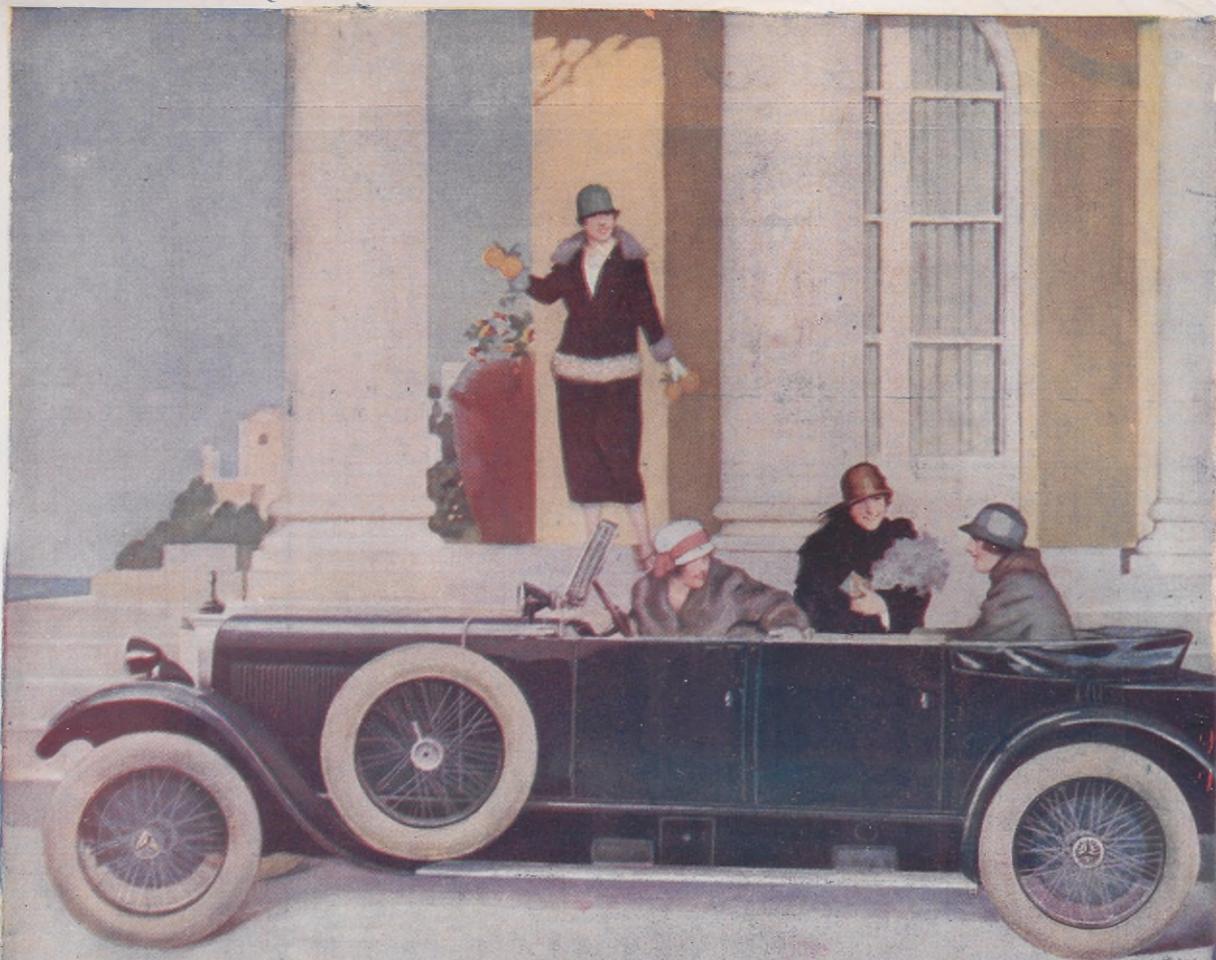
febrero 1927  
60 céntimos.

11



24 JUN. 1975





# MERCEDES-BENZ



**DAIMLER MOTOREN  
GESELLSCHAFT**  
WERK UNTERTÜRKHEIM  
WERK MARIENFELDE  
WERK SINDELFINGEN



**BENZ & CIE**  
RHEINISCHE AUTOMOBIL- U.  
MOTORENFABRIK A.G. MANNHEIM  
BENZWERKE GAGGENAU  
GAGGENAU / BADEN

## MERCEDES-ESPAÑOLA S.A.

Av. C. Peñalver, 25.

Direcciones muy recomendables



Importación directa de Pensilvania, U. S.  
Lubrificantes electro-refinados para maquinaria  
en general. Especiales para automóviles.

CONRADO ROCH

CASA CENTRAL:

Paseo del Prado, 46.-MADRID

Apartado 7.047. Tel. 54494



RENOVACIÓN DE CUBIERTAS  
Y CÁMARAS POR EL SISTEMA

HAYWOOD

50, Castelló, 50.

MADRID

AGENCIA BADALS

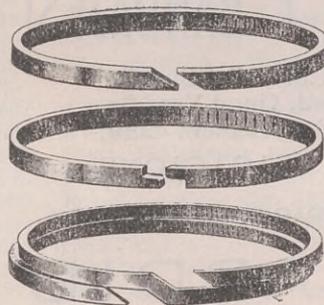
Compra, venta y cambio de automóviles de todas marcas.

Especialidad en la marca Citroën nuevos y de ocasión.

Ventas al contado y a plazos. Primera Casa en España.

LOS MADRAZO, 7

MADRID



Segmentos

**BINET**

oblíquos

Bayoneta

Lehmann

J. URIA

CONCESIONARIO

ALFONSO XII, 15

MADRID

REMITE CATÁLOGOS

LUBRIFICANTES  
NEUMÁTICOS

ACCESORIOS



BARBARA DE BRAGANZA, 10  
MADRID

IMPORTACIÓN  
DIRECTA

TELEFONO 34673

# Direcciones muy recomendables

## MARCOS

Oficina para matricular automóviles, camiones, motos y obtener carnet para sus conductores.

SAN FELIPE NERI, 1, Tienda. (Esquina a Mayor, 38.)  
Teléfono 15849 MADRID

## ¡NEUMATICOS Y BANDAJES!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cablé, Goodrich Cord, Good-Year Balon, Ajax Cord, Bergougnan, Cord.

¡¡ÚLTIMA FABRICACIÓN!!

¡¡PARA COMPRAR BARATO!!

## CASA ARDID

Genova, 4. Teléfono 32058 MADRID  
Exportación a provincias.



## STOCK DE PIEZAS PARA CITROEN

SEGMENTOS, PISTONES, EJES DE PISTÓN Y VÁLVULAS EN SERIE PARA TODAS

MARCAS DE COCHES

CALLE DE RECOLETOS, 5  
MADRID

## GARAGE-TALLERES ARAQUE

Santa María de la Cabeza, 34.  
MADRID

REPARACION Y CENTRADO DE RUEDAS METALICAS  
AUTOMOVILES EN STAND

## ¡¡AUTOMOVILISTAS!!

MUY INTERESANTE: Cámaras, Cubiertas, BANDAJES DE LAS MEJORES MARCAS, nuevos y de ocasión. ACCESORIOS, ACEITES Y GRASAS

¿QUEREIS ECONOMIZAR TIEMPO Y DINERO? CONSULTAD PRECIOS A

NICOLÁS GIMÉNEZ  
Hernán Cortés, 16. - MADRID

## ANTONIO MONTES

SASTRE

Últimas novedades en géneros ingleses y del país. PRINCESA, 5, PRAL.

## AUTOGENA BRASAS Y G. MORATALLA

23, Ronda de Atocha, 23 MADRID

Trabajos a domicilio Teléf. 15769

Cartes, culatas, bloques, poleas, ejes, cigüeñales, bancadas y chasis. Especialidad en artes de aluminio y hierro fundido, engranajes, tuberías y depósitos.

Soldadura eléctrica a precios económicos

## MANUEL ORTAS

TALLER DE CALDERERÍA Y SOLDADURA AUTÓGENA

Lista, 45 MADRID

Instalaciones completas de soldadura, hervidores y depósitos de presión y expansión.-Reparación por la autogena de toda clase de maquinaria, carter, chasis y especialidad en cilindros de automóviles por difíciles que sean, ejes, cigüeñales, etcétera, etc.

PRECIOS ECONÓMICOS

FABRICA DE ARTICULOS PARA VIAJE

DE

## FRANCISCO RIERA

Especialidad en CAJAS-EQUIPAJE para AUTOMOVILES

Proveedor de las principales marcas

SOLANA, 13 y 15 - MADRID

# MADRID

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia desde el 23 de enero al 25 de Febrero de 1927.

Núm.	Marca y Propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
21.628.	CHEVROLET.—Marcos Pellón, Velázquez, 30.	21.686.	Nash.—Francisco Layna, Tres Cruces, 7.
629.	OAKLAND.—José Hernández, Echegaray, 9.	687.	Citroën.—H. Martín, A. Castro, 20.
630.	Lancia.—José Perales, Puebla, 12.	688.	Citroën.—Julio Sánchez, Luna, 36.
631.	BUICK.—Rafael Treviño, H. Baraza.	689.	Ford.—E. G. de Construcciones, C. de Gracia, 34.
632.	Peugeot.—Pascual Rodríguez, Carabanchel.	690.	Citroën.—Enrique Cros, L. Cabrera, 11.
633.	Amilcar.—Josefina Vidosa, Apdaca, 11.	691.	OLDSMOBILE.—Honorio Riesgo, P. S. Miguel, 5.
634.	Hanamag.—Material Ferroviario, Fernanflor, 4.	692.	CADILLAC.—José Soto, P. Lealtad, 4.
635.	Ford.—José Ponce, San Jerónimo, 15.	693.	Hispano.—Rafael Hurtado, San Quintín, 10.
636.	Harley.—Eduardo Pereira, M. Heros, 34.	694.	Fiat.—Embajador Portugal, Almagro, 10.
637.	Ford.—M. Pérez, Castelló, 5.	695.	Fiat.—Manuel Alvarez, Divino Pastor, 1.
638.	Citroën.—H. de Moneo, A. Aguilera, 18.	696.	Peugeot.—Alejandro Arranz, Abada, 3.
639.	Peugeot.—Angel Guinea, Torrijos, 18.	697.	Citroën.—Fernando Miguel, Almagro, 38.
640.	Bugatti.—Eduardo Chinchilla, Barco, 37.	698.	CHRYSLER.—Javier Ossorio, G. Narváez, 3.
641.	Fiat.—Ayuntamiento O. Bajo, C. Bajo.	699.	Citroën.—Félix Alvira, Angel, 6.
642.	Fiat.—Pedro Lardiu, Fomento, 29.	700.	Citroën.—Alejandro Mollinedo, Romanones, 12.
643.	Steiger.—Carmen Barrera, San José, 2.	701.	Citroën.—César Blanco, R. San Pedro, 12.
644.	Ford.—A. Benito, Alameda.	702.	Citroën.—Juliana Rubio, Cava Baja, 10.
645.	Citroën.—R. Benjumea, Castellana, 64.	703.	Citroën.—Esperanza Fernández, Castelló, 82.
646.	O. M.—Juan Menjíbar, Recoletos, 17.	704.	RENAULT.—Rosa Nombela, Juan Bravo, 14.
647.	Packard.—Ministerio Gobernación, Madrid.	705.	Citroën.—Consuelo Fernández, Espíritu Santo, 6.
648.	RENAULT.—José Lord, Juan Bravo, 2.	706.	RENAULT.—Celso Guelbenzo, B. de Braganza, 12.
649.	Citroën.—Miguel Lumbreras, S. Rogelio, 4.	707.	Ford.—Guillermo García, Jesús del Valle, 28.
650.	Motobloc.—Automóviles Minerva, Castelló, 41.	708.	Citroën.—Félix Puente, Alcalá, 137.
651.	RENAULT.—Marquesa de Nájera, F. Rojas, 2.	709.	Citroën.—Luis Pincel, Andrés Mellado, 30.
652.	Latil.—León Destiene, Arregui, 2.	710.	VELOCETTE.—José L. Mediavilla, Mesón de Paredes, 2.
653.	Ford.—B. Fernández, P. Imperial, 12.	711.	Citroën.—Francisco Cuadrado, Príncipe, 8.
654.	Citroën.—Casilda Azcárate, C. Duque, 32.	712.	Dodge.—Caridad Parrilla, Fdez. de los Ríos, 10.
655.	VELOCETTE.—Fernando Alvarez, Ave María, número 18.	713.	Citroën.—Francisco Cuadrado, Príncipe, 8.
656.	Automoto.—Francisco Cabello, P. España, 7.	714.	Citroën.—Francisco Cuadrado, Príncipe, 8.
657.	BUICK.—Francisco Velázquez, Alcalá, 81.	715.	Citroën.—Máximo Parra, Duque de Rivas, 5.
658.	Ford.—Julio Nieto, M. Pelayo, 15.	716.	Citroën.—Guillermo Benages, España, 10.
659.	Marmón.—Emilio Romero, A. Maura, 4.	717.	Ford.—Marqués de Argüeso, F. el Santo, 22.
660.	Packard.—Martín Mendía, S. Pedro, 61.	718.	Citroën.—Félix Alvira, Angel, 6.
661.	Citroën.—Antonio Recas, Victoria, 4.	719.	Citroën.—Joaquín Cabellos, Ayala, 53.
662.	RENAULT.—Fernando de Urquijo, Velázquez, número 96.	720.	Citroën.—Eugenio García, Barco, 25.
663.	Citroën.—Vicente Jerez, T. <sup>a</sup> Trujillos, 2.	721.	Citroën.—María del R. Hidalgo, F. Silvela, 41.
664.	Ford.—Juan Martín, Luna, 17.	722.	Citroën.—María Lozano, San Eugenio, 6.
665.	BUICK.—Julio Cano, San Bernardo, 18.	723.	R. E. O.—Francisco Lázaro, P. Extremadura, 37.
666.	Studebaker.—Leonardo Caballero, S. Isidro, 15.	724.	Citroën.—Nicolás Rubio, Gravina, 11.
667.	VELOCETTE.—Gonzalo A. Martínez, R. de la Cruz, 91.	725.	Citroën.—Fernando Trillo, Ciudad Lineal.
668.	CHRYSLER.—A. M. Ulloa, Sta. Engracia, 7.	726.	Citroën.—Emilio Yelamos, C. Desamparados, 13.
669.	Packard.—Gobierno Civil, Madrid.	727.	CHRYSLER.—José María Rubio, Almagro, 38.
670.	CHRYSLER.—Diego Quiroga, Segovia, 1.	728.	Citroën.—Salvador Amorós, Castelló, 42.
671.	Laffly.—P. Asfálticos, Valenzuela, 3.	729.	Zedel.—Antonio Encinas, Suero Quiñones, 4.
672.	VELOCETTE.—Angel Gómez, P. Vergara, 81.	730.	Talbot.—Alfredo Massenet, Plaza de Cánovas, 4.
673.	CADILLAC.—Agustín Silvela, M. Riscal, 4.	731.	RENAULT.—Dionisio de Céspedes, Torrijos, 23.
674.	Willeme.—G. Jiménez, Vallecas, 40.	732.	Citroën.—Jesús García García, Pelayo, 52.
675.	Citroën.—Luis Arribas, San Oropio, 9.	733.	Ford.—Casto López, C. Jerónimo, 39.
676.	Citroën.—José Cabanillas, Alarcón, 14.	734.	RENAULT.—Francisco Rodríguez, Casino, 4.
677.	Berliet.—Ferrocarril S. Valdeiglesias, Valdeiglesias.	735.	Salmon.—Jerónimo Mihura, Huertas, 40.
678.	Delahaye.—Amadeo Gisbert, Galileo, 3.	736.	Minerva.—Automóviles Minerva, Castelló, 41.
679.	RENAULT.—Lorenzo Martín, G. Bilbao, 3.	737.	Citroën.—Bernardo Muñoz, B. Gutierrez, 3.
680.	RENAULT.—Luis Avilés, Zurbarán, 32.	738.	Citroën.—José Vallés, Goya, 28.
681.	Citroën.—Ramón Aroca, Castelló, 28.	739.	Lincoln.—Nicolás María de Urgoiti, Florida, 8.
682.	Citroën.—Santiago Penagos, Ponciano, 6.	740.	Citroën.—Antonio María Alonso, Serrano, 48.
683.	MERCEDES.—Pedro Houtke, Velázquez, 120.	741.	Citroën.—Emilio Hidalgo, Fray C. González, 8.
684.	MERCEDES.—Pedro Houtke, Velázquez, 120.	742.	BUICK.—José Moreno Carbonero, M. Riscal, 1.
685.	Delahaye.—Domingo Rueda, N. Balboa, 12.	743.	Villeme.—Francisco Segovia, Peñuelas, 10.
		744.	Panhard.—Jesús Pacherna, Goya, 10.
		745.	Citroën.—Juan Etchello, Eloy Gonzalo, 15.

Núm.	Marca y Propietarios
21746.	<i>Fordson</i> .—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.
747.	<i>Fordson</i> .—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.
748.	<i>Citroën</i> .—Alejandro Vega, C. de Gracia, 10.
749.	<i>Citroën</i> .—Euterio Limón, Lista, 78.
750.	<i>Citroën</i> .—Manuel Sánchez, C. de Xiquena, 8.
751.	<i>CHRYSLER</i> .—José María Huelin, Iragasca, 116
752.	<i>CHRYSLER</i> .—Enrique Martín, Barquillo, 6.
753.	<i>Belleville</i> .—Francisco Vives, C. S. Jerónimo, 44.
754.	<i>Dodge</i> .—José López, Fuencarral.
755.	<i>Citroën</i> .—Miguel Maura, Castellana, 61.
756.	<i>Citroën</i> .—Marqués Casa Pacheco, Barquillo, 3.
757.	<i>Citroën</i> .—Mariano Yagüe, Abada, 15.
758.	<i>BUICK</i> .—Conde del Valle, Infantas, 29
759.	<i>Ford</i> .—Miguel Rodríguez, Hotel de Roma.
760.	<i>Berliet</i> .—José García, 40 Fanegas, C. G. civil.
761.	<i>Citroën</i> .—Helicodoro Báñez, Barceló, 3.
762.	<i>Renault</i> .—S. A. E. A. Renault, A. Pl. Toros, 9.
763.	<i>Citroën</i> .—Quintiliano Teja, Ayala, 24.
764.	<i>Renault</i> .—Andrés Valencia, R. de Segovia, 49.
765.	<i>Citroën</i> .—Nicolás Alvarez, Manuel Silvela, 4.
766.	<i>Elizalde</i> .—Ricardo Corcira, Montekón, 28.
767.	<i>Citroën</i> .—Manuel Sánchez, Villamejor, 3.
768.	<i>Citroën</i> .—Máximo López, M. de Alcalá, 2.
769.	<i>Citroën</i> .—Manuel Dusmet, Argensola, 14.
770.	<i>Citroën</i> .—Julio Abad, Iriarte, 18.
771.	<i>Citroën</i> .—José Sancho, Luchana, 43.
772.	<i>JEWETT</i> .—A. S. E. (S. A.), Alcalá, 69.
773.	<i>MORRIS</i> .—Pedro Calvo, Fuencarral.
774.	<i>Opel</i> .—M. D. Ahrens, Plaza Oriente, 2.
775.	<i>Citroën</i> .—Valentín Fernández, Fuencarral, 13.
776.	<i>Citroën</i> .—Martina Antea, Fuencarral, 113.
777.	<i>Citroën</i> .—Arnaldo Wentel, Sma. Trinidad, 15.
778.	<i>Citroën</i> .—Lorenzo García, Velázquez, 22.
779.	<i>Citroën</i> .—Félix Sotillo, G. Ruiz Jiménez, 4.
780.	<i>Segneville</i> .—B. Saurrigobero, Trafalgar, 23.
781.	<i>Citroën</i> .—Lucio Palomeque, Cosme, 22.
782.	<i>MORRIS</i> .—Francisco Solana, Viriato, 18.
783.	<i>Lincoln</i> .—José García, Fernando VI, 10.
784.	<i>CHRYSLER</i> .—Miguel Maura, P. Castellana, 61.
785.	<i>Citroën</i> .—Fernando Porset, C. S. Jerónimo, 37.
786.	<i>Ford</i> .—Juan J. Bolinaga, Gaztambide, 8.
787.	<i>Ford</i> .—Mariano Herrera, Toledo.
788.	<i>Citroën</i> .—Corde de las Inrantas, Palace Hotel.
789.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.
790.	Mariano Azquerino.
791.	Asilo Nuestra Señora del Carmen.
792.	<i>Citroën</i> .—Alejandro Vega, C. Gracia, 10.
793.	<i>Ford</i> .—Alfonso Tapia, Atocha, 72.
794.	<i>DOUGLAS</i> .—Fernando Velasco, Juan Bravo, 28.
795.	<i>RENAULT</i> .—E. de Urquijo, P. Castellana, 44.
796.	<i>RENAULT</i> .—Luis G. Alvarez, S. Barcaiztegui, 3.
797.	<i>Ford</i> .—Marqués de Guadiana, Olivo, 4.
798.	<i>RENAULT</i> .—Ernesto García, R. de la Cruz, 15.
799.	<i>Fiat</i> .—Antonio Paso, A. R. Victoria, 4.
800.	<i>Citroën</i> .—Desiderio Gil, S. Bartolomé, 9 y 11.
801.	<i>Fiat</i> .—Arturo Herrero, Infantas, 10.
802.	<i>CHRYSLER</i> .—Jefatura Estudios, J. de Mena, 12
803.	<i>Georges</i> .—José Azcaite, F. de la Hoz, 28.
804.	<i>Mathis</i> .—M. Sancho, Martínez Campos, 9.
805.	<i>Bugatti</i> .—Victoriano San Martín, Fortuny, 37.
806.	<i>BUICK</i> .—Eduardo Alfonso, Atocha, 113.
807.	<i>Ford</i> .—Sergio Real, Alcalá Henares.
808.	<i>Ford</i> .—Francisco Urgoiti, Sombra, 1 (C. Bajo)
809.	<i>Hispano</i> .—Lorenzo Flórez, Génova, 19.
810.	<i>CADILLAC</i> .—M. de Orellana, C. Romanones, 10.
811.	<i>La Cyclette</i> .—Diego Alvarado, B. Murillo, 35.
812.	Manuel Polo.
813.	<i>Overland</i> .—Joaquín Jiménez, Jorge Juan, 65.
814.	<i>CHRYSLER</i> .—Dolores Urrutia, J. de Mena, 65.
815.	<i>Ford</i> .—Eugenio García, Galileo, 10.
816.	<i>Ford</i> .—Vda. Antonio Yáñez, Relatores, 24.
817.	<i>DOUGLAS</i> .—Joaquín Arozamena, F. de la Teja
818.	<i>Schneider</i> .—José Galindo, Baños Montemayor.
819.	<i>Craham</i> .—Samuel Frutos, Miraflores.

Núm.	Marca y Propietarios
21820.	<i>Ford</i> .—Antonio Huéscar, Leganitos, 43.
821.	<i>Villeme</i> .—Manuel Toll, Pl. Santo Domingo, 14.
822.	<i>CHRYSLER</i> .—Montserrat Crisach, Palace Hotel
823.	<i>JEWETT</i> .—Julio Mata, Colón, 3.
824.	<i>JEWETT</i> .—Antonio Guerra, Apodaca, 8.
825.	<i>JEWETT</i> .—Pedro Vilata, P. A. Martínez, 6.
826.	<i>VELOCETTE</i> .—Julio Diéguez, Humilladero, 19
827.	<i>VELOCETTE</i> .—Luis Feijóo, Colegiata, 6.
828.	<i>BUICK</i> .—Luis Larranizan, Españaeto, 15.
829.	<i>BUICK</i> .—Andrés Caro, A. Pl. Toros, 15.
830.	<i>BUICK</i> .—Luis Palacios, Alcalá, 62.
831.	<i>BUICK</i> .—José Sánchez, Preciados, 45.
832.	<i>CHEVROLET</i> .—Tomás Mateo, S. Sebast. Reyes.
833.	<i>Fiat</i> .—Vicente Pelegrí, El Pardo.
834.	<i>CHRYSLER</i> .—Luis M. Crohon, Embajadores, 22
835.	<i>CHEVROLET</i> .—Moisés Vela, Quintanar Orden
836.	<i>MERCEDES</i> .—Walter L. Glases, Mayor, 4.
837.	Ministerio Gobernación. D. G. Telégrafos.
838.	Ministerio Gobernación. D. G. Telégrafos.
839.	Ministerio Gobernación. D. G. Telégrafos.
840.	Ministerio Gobernación. D. G. Telégrafos.
841.	<i>Citroën</i> .—Aguada Nieto, Fuencarral, 113.
842.	<i>Ford</i> .—F. C. S. Martín Valdeiglesias.
843.	<i>Citroën</i> .—Ricardo Borche, Santa Engracia, 106.
844.	<i>Citroën</i> .—Ricardo Borche, Santa Engracia, 106.
845.	<i>Citroën</i> .—Enrique Ovilo, Luis Cabrera, 5.
846.	<i>MERCEDES</i> .—Pedro Hucke, Velázquez, 120.
847.	<i>MERCEDES</i> .—Pedro Hucke, Velázquez, 120.
848.	<i>Citroën</i> .—Duque de Montellano, Cisne, 20.
849.	<i>Citroën</i> .—Cortés y Compañía, S. Trinidad, 5.
850.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.
851.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.
852.	<i>Citroën</i> .—Antonio Martínez, A. Mellado, 28.
853.	<i>Clyno</i> .—Armando García, Zorrilla, 29.
854.	<i>Schneider</i> .—María Llorente, Almagro, 40.
855.	<i>Dion</i> .—María Jiménez, Jorge Juan, 14.
856.	<i>Ford</i> .—Angel Marqués.
857.	<i>Ford</i> .—Saturnino Morán, Mira el Río Aña, 5.
858.	<i>CHRYSLER</i> .—Fernando de Ibarra, Serrano, 9.
859.	<i>Ford</i> .—Salvador Cánovas, Plaza Canalejas, 6.
860.	<i>Citroën</i> .—A. de las Alas, M. Valdeiglesias, 1.
861.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.
862.	<i>Citroën</i> .—Cándido Gallego, San Nicolás, 15.
863.	<i>Hudson</i> .—Juan Clot, Alcalá, 121.
864.	<i>DOUGLAS</i> .—Manuel Fernández, Carlos III, 1.
865.	<i>Cadillac</i> .—Duque Seo Urgel, Diego León, 18.
866.	<i>VELOCETTE</i> .—José Minguez, C. Romanones, 8.
867.	<i>Nash</i> .—José María Otaola, Atocha, 123.
868.	<i>Fiat</i> .—H. Ancianos Desamparados, Carabanchel
869.	<i>Triumph</i> .—Mariano Salas, Tiébanes (Madrid).
870.	<i>Ultima</i> .—Manuel del Rosal, Orden, 7.
871.	<i>Pontiac</i> .—Gonzalo López, G. Arrando, 5.
872.	<i>Berliet</i> .—S. A. Petróleos Porto-Pi, Apodaca, 5.
873.	<i>Hispano</i> .—Alfonso P. de Guzmán.
874.	<i>RENAULT</i> .—Rafael Mínguez, M. Paredes, 20.
875.	<i>RENAULT</i> .—Alvaro de Mingo, Goya, 38.
876.	<i>RENAULT</i> .—Luis Fernández, Torrijos, 25.
877.	<i>RENAULT</i> .—Carlota Fernández, Puebla, 12.
878.	<i>Cleveland</i> .—Jesús Alvarez, Margaritas, 20.
879.	<i>MORRIS</i> .—Mercedes Cejuela, Orfila, 6.
880.	<i>Voisin</i> .—Eugenio Gamo, Torrijos, 23.
881.	<i>Lancia</i> .—Rafael Ortiga, S. M. Cabeza, 21.
882.	<i>Citroën</i> .—Vicente Sahuquillo, Almagro, 3.
883.	<i>Citroën</i> .—M. Tomás de Allende, Ayala, 39.
884.	<i>ROLLS-ROYCE</i> .—Tomás de Beruete, Serrano, 25
885.	<i>Citroën</i> .—Mario Vicente, J. del Valle, 5.
886.	<i>Citroën</i> .—Ramón Martínez, Canillas, 33.
887.	<i>Citroën</i> .—José Rodríguez, Conde Duque, 19.
888.	<i>Citroën</i> .—Feliciano Barrera, Mendizábal, 40.
889.	<i>Panhard</i> .—Manuel Requejo, Serrano, 25.
890.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.
891.	<i>Itala</i> .—Marqués de Borghetto, M. Angel, 25.
892.	<i>Citroën</i> .—Feliciano Valenciano, Sevilla, 15. Bilb.
893.	Victoriano Manzano.

Núm.	Marca y Propietarios
21.894.	Félix Hernández.
895.	<i>Citroën.</i> —Juan Gutiérrez, M. Santa Ana, 26.
896.	<i>CHRYSLER.</i> —Alfonso Sotomayor, Lista, 11.
897.	<i>Citroën.</i> —Honorio Monc6, A. Aguilera, 58.
898.	<i>Ford.</i> —Faustino Muñoz, Delicias, 28.
899.	<i>Citroën.</i> —Félix Alvira, Angel, 6.
900.	<i>Citroën.</i> —Román Oyarzun, Serrano, 88.
901.	<i>Citroën.</i> —Román Oyarzun, Serrano, 88.

Núm.	Marca y Propietarios
21.902.	<i>Citroën.</i> —Román Oyarzun, Serrano, 88.
903.	<i>Citroën.</i> —Román Oyarzun, Serrano, 88.
904.	<i>Citroën.</i> —G. de Riso, C. Aranda, 4.
905.	<i>Citroën.</i> —Francisco Miguel, A. Aguilera, 31.
906.	<i>BUICK.</i> —Luis F. del Camp6, Gl. Bilbao, 7.
907.	<i>Salmson.</i> —Antonio Gay, Montesquinza, 10.
908.	<i>Ford.</i> —Antonio Hernández, Vicálvaro, 14.
909.	<i>BUICK.</i> —Joaquín Poch, Montesquinza, 12.

## SEVILLA

### Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de enero de 1927

Datos facilitados por el R. A. C. de S.

Núm.	Marca y Propietarios
7.611.	<i>Cadillac.</i> —Alfredo Ribelles Rodríguez.
612.	<i>RENAULT.</i> —Francisco Morales Martínez, Ecija.
613.	<i>Ford.</i> —Juan Quidiello, Castilla, 59.
614.	<i>BUICK.</i> —Marqués de Soto Hermoso.
615.	<i>Ford.</i> —Agustín Alberti Rull, Aznalcázar.
616.	<i>BUICK.</i> —Manuel González Saavedra, A. Guadaira.
617.	<i>Fiat.</i> —Joaquín Moreno Moreno, El Rubio.
618.	<i>Overland.</i> —Juan Castillo Díaz, Ecija.
619.	<i>Rugby.</i> —Pedro Rodríguez Casilla, Constitución, número 13.
620.	<i>CHEVROLET.</i> —Aurelio Puntas, El Ronquillo.
621.	<i>Lincoln.</i> —José Haro Sánchez, Aguadulce.
622.	<i>Berliet.</i> —Francisco Gavilán Muñoz.
623.	<i>Dodge.</i> —Sebastián F. Carretero, P. S. Agustín, 6.
624.	<i>Auburn.</i> —Francisco V. Gandul, A. de Guadaira.
625.	<i>Nash.</i> —Joaquín Pérez Pombal.
626.	<i>Essex.</i> —Enrique G. González, C. de la Cuesta.
627.	<i>Dodge.</i> —Rafael Martínez, Hta. S. Teresa, 105.
628.	<i>Fiat.</i> —Juan Antonio León.
629.	<i>Ford.</i> —Antonio Trigo Miranda, Aznalcóllar.
630.	<i>Hupmobile.</i> —Eustasia de los Santos.
631.	<i>Ford.</i> —José del Toro Medina.
632.	<i>CHRYSLER.</i> —Marquesa de Villafranca.
633.	<i>Ford.</i> —Pilar Chacón Adelmira.
634.	<i>Nash.</i> —Antonio Barba Ruiz, Marchena.
635.	<i>Ford.</i> —Eduardo S. Salas, Correduría, 35.
636.	<i>Ford.</i> —Domingo García Sobrino, Cerro del Aguila.
637.	<i>Ford.</i> —Enrique Cava Aranda, Coria del Río.
638.	<i>Dodge.</i> —Cristóbal Ríos Núñez.
639.	<i>BUICK.</i> —María C. G. de la Coterá.
640.	<i>RENAULT.</i> —Jesús B. Osquiguilea, Constantina.
641.	<i>Essex.</i> —Cristóbal Ruiz Hidalgo, F. Andalucía.
642.	<i>BUICK.</i> —Gilbert Pitcairn, S. J. Aznalfarache.
643.	<i>Dodge.</i> —Petr6leos Porto Pí, S. A.
644.	<i>Ford.</i> —José Martín Maravez, Osuna.
645.	<i>Citroën.</i> —Antonio Lamadrid, G. Cuadrado, 3.
646.	<i>JEWET.</i> —Luis Abelle 14.
647.	<i>Dodge.</i> —Manuel Díaz Borrego.
648.	<i>Dodge.</i> —Prudencia Gutierrez, viuda de González
649.	<i>Zedel.</i> —José S. Delgado, Vargas Zúñiga, 4.
650.	<i>B. S. A.</i> —Luis Velasco, Alcalá del Río.
651.	<i>B. S. A.</i> —Valentín T. Rodríguez, S. Rufina, 9.
652.	<i>Citroën.</i> —Joaquín Murube Turmo.
653.	<i>CHRYSLER.</i> —José M. Abaurre, Dos Hermanas.
654.	<i>Citroën.</i> —Armando Soto Morillas.
655.	<i>Peerles.</i> —Antonio Romero Valdespino.

Núm.	Marca y Propietarios
7.656.	<i>Citroën.</i> —Francisco Gómez, Ecija.
657.	<i>Dodge.</i> —José Lalandá Guiu, La Algaba.
658.	<i>Dodge.</i> —José Lalandá Guiu, La Algaba.
659.	<i>Dodge.</i> —José Lalandá Guiu, La Algaba.
660.	<i>Zedel.</i> —Miguel Pacheco Quintanilla, Lora.
661.	<i>Burhet.</i> —Eduardo Cubero Fierro, C. Cartillo, 57.
662.	<i>MORRIS.</i> —Francisco Gordillo Peitia, Toneleros, 7
663.	<i>Fiat.</i> —Ildefonso Marañón.
664.	<i>Fiat.</i> —José Luis de Casso.
665.	<i>Citroën.</i> —Enrique P. Guerrero, Alfonso XII, 51.
666.	<i>Essex.</i> —Manuel Tejada Pradas, P. N., de Prado, 5
6.7.	<i>JEWET.</i> —Manuel Aguilar Delgado, S. Mayor.
668.	<i>Berliet.</i> —Petr6leos Porto Pí, S. A.
669.	<i>CHEVROLET.</i> —Enrique Martín, Marchena.
670.	<i>Auburn.</i> —Marcelino Agea Lama, Amparo, 4.
671.	<i>Essex.</i> —Tomás Ibarra L. de la Vega.
672.	<i>Ford.</i> —José López Martínez, P. de los Infantes.
673.	<i>Citroën.</i> —Sandalio Vargas Zúñiga, Velázquez, 12
674.	<i>Studebaker.</i> —Guillermo Pickman Pérez.
675.	<i>CHEVROLET.</i> —Cristina Ramírez Gómez.
676.	<i>Rugby.</i> —Luis Bertrand Cuevas.
677.	<i>Hudson.</i> —Josefa Jiménez, viuda de Milla, F. Andalucía.
678.	<i>Ford.</i> —José Landa Guiu, La Algaba.
679.	<i>Citroën.</i> —Marqués de Salobra.
680.	<i>CHRYSLER.</i> —J. de Olmedo y C.ª S. en C.
681.	
682.	<i>Indian.</i> —Gartéiz Hermanos, Yermo y C.ª
683.	<i>Ford.</i> —Pedro Navarro García, La Campana.
684.	<i>Chenard.</i> —Juan Parías González.
685.	<i>CHEVROLET.</i> —Hijos de José Cobián.
686.	<i>CHEVROLET.</i> —José Niebla Jiménez, P. Cazalla.
687.	<i>Citroën.</i> —Marquesa de la Motilla.
688.	<i>Ford.</i> —Lorenzo López Tomás, Lora del Río.
689.	<i>Ford.</i> —Matías García García, Marchena.
690.	<i>Ford.</i> —Antonio J. Domínguez, Progreso, 7.
691.	<i>CHEVROLET.</i> —Concepción López Ponce, Osuna.
692.	<i>Fiat.</i> —Rosario Tinajo Ríoja, Hotel París.
693.	<i>Fiat.</i> —Unión Industrial y Comercial, S. A.
694.	<i>Fiat.</i> —José Roso Solano, Boteros, 18.
695.	<i>Fiat.</i> —Pedro Blasco Santiesteban, S. Tomás, 2.

Por error dijimos en nuestro número anterior que la relación de coches matriculados en la provincia de Sevilla que en él figuraba, correspondía al mes de Enero, cuando debíamos decir correspondiente al mes de Diciembre. Queda subsanado el error.

# VIZCAYA

## Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de enero de 1927

Datos facilitados por el A. C. de V.

Núm.	Marca y propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
5.395.	<i>Ford</i> .—Natalio Asensio Alvarez, Bilbao.	5.421.	<i>RENAULT</i> .—Gerardo Arriola, Elorrio.
396.	<i>Citroën</i> .—María Vera, Bilbao.	422.	<i>OACKLAND</i> .—Daniel Abechuchu, Bilbao.
397.	<i>Voisin</i> .—Angel Buesa, Bilbao.	423.	<i>CHEVROLET</i> .—Adolfo Miguel, Sopuerta.
398.	<i>As</i> .—Isidro Navea, Bilbao.	424.	<i>Hupmobile</i> .—Sucesores de Mariano Sancho, Bilbao
399.	<i>RENAULT</i> .—Remigio Eguren, Bilbao.	425.	<i>Mathis</i> .—Isidoro Walls, Bilbao.
400.	<i>Fiat</i> .—Eustaquio Lanzagorta, Zalla.	426.	<i>U. S. A</i> .—Azcúenaga Hermanos, Galdácano.
401.	<i>RENAULT</i> .—Muñuzuri S. A., Bilbao.	427.	<i>Hupmobile</i> .—David Santurtún, Baracaldo.
402.	<i>Overland</i> .—Agapito P. Sasía, Bilbao.	428.	<i>Zedel</i> .—José Artabe.
403.	<i>Ford</i> .—Rementería Hermanos, Bilbao.	429.	<i>Willeme</i> .—Valeriano Hernández, Bilbao.
404.	<i>Citroën</i> .—Vicente Aguirre, Durango.	430.	<i>Studebaker</i> .—Gerardo Vázquez, Santander.
405.	<i>Ford</i> .—Ayuntamiento Portugalete, Portugalete.	431.	<i>RENAULT</i> .—Antonio Iriondo, Bilbao.
406.	<i>Ford</i> .—Jesús Orueta, Bilbao.	432.	<i>BUICK</i> .—Manuel Galindez, Bilbao.
407.	<i>Mathis</i> .—Alfredo García Bronard, Bilbao.	433.	<i>Citroën</i> .—Fernando Sainz, Algorta.
408.	<i>Cottin</i> .—Manterola y Azumendi, Bilbao.	434.	<i>Ballot</i> .—Antero Muñazuri, Bilbao.
409.	<i>Whippet</i> .—Viuda de M. López, Neguri.	435.	<i>Strakler</i> .—Cooperativa Altos Hornos de Vizcaya.
410.	<i>RENAULT</i> .—Burt Boulton & Haywood, Bilbao.	436.	<i>CHEVROLET</i> .—Zabala y Herrera, Bilbao.
411.	<i>CHEVROLET</i> .—Viuda de Antonio Veristain, Ondarroa.	437.	<i>Humber</i> .—Secundino Osaca, Lamiaco.
412.	<i>Federal</i> .—Eduardo Zabala, Dos Caminos.	438.	<i>Bugatti</i> .—Félix Ara, Bilbao.
413.	<i>Auburn</i> .—Gumersindo Artiach, Bilbao.	439.	<i>Essex</i> .—Alejandro Echevarría Bilbao.
414.	<i>RENAULT</i> .—Angel García Arenal, Las Arenas.	440.	<i>Auburn</i> .—Joaquín Goyoaga, Neguri.
415.	<i>RENAULT</i> .—Bruno Bustinduy, Cenarruza.	441.	<i>Willys</i> .—Alejandro Arana, Bilbao.
416.	<i>Nash</i> .—Alberto Artajo, Bilbao.	442.	<i>RENAULT</i> .—Juan Urizar, Neguri.
417.	<i>De Dion</i> .—Nicolás Zubigaray, Bilbao.	443.	<i>ROLL ROYCE</i> .—Rosario Zubiría, Bilbao.
418.	<i>Citroën</i> .—Juan Calero, Bilbao.	444.	<i>BUICK</i> .—Luis Basterra, Bilbao.
419.	<i>Lancia</i> .—Justa Bedarona, Bermeo.	445.	<i>Lancia</i> .—José Antonio Arechavala, Gordejuela.
420.	<i>BUICK</i> .—Maximiliano Milner, Bilbao.	446.	

# BARCELONA

## Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia desde el mes de Diciembre de 1926 hasta el 11 de enero de 1927

Datos facilitados por la C. S. del A. de C.

Núm.	Marca y propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
23.477.	<i>Lancia</i> .—Manuel Ballespí, Santaló, 68.	23.493.	<i>B. S. A.</i> —Juan A. Espasa, Aribau, 3.
478.		494.	<i>Swith</i> .—Eliseo Roca, San Andrés, 6.
479.	<i>Ford</i> .—S. G. de Publicidad, Campo Sagrado, 11.	495.	<i>Ford</i> .—Jacinto Rovira, Bruch, 32.
480.	<i>Indian</i> .—Miguel Masana Camp, P. Sabadell.	496.	<i>Indian</i> .—José Rocafort, Vich.
781.	<i>Ford</i> .—Antonio Gorina, Sabadell.	497.	<i>Berliet</i> .—Salvador Buhigas, Manresa.
482.	<i>Citroën</i> .—Manuel Masriera, Mataró.	498.	<i>Fiat</i> .—Ernesto Sales, Ripollat.
483.	<i>Ford</i> .—Jaime Gras, Progreso 8.	499.	<i>Citroën</i> .—Martín Aldea, Malgrat.
484.	<i>Mathis</i> .—Agustín Guset, Industria, 957.	500.	<i>B. S. A.</i> —Manuel Samana, Gerona, 164.
485.	<i>B. S. A.</i> —Ricardo Baciara, S. Pablo, 96.	501.	<i>Suere</i> .—Pedro Ribalta, Igualada.
486.	<i>RENAULT</i> .—Domingo Bayó, Clot, 48.	502.	<i>Stutz</i> .—Pedro Alvarez, Viladomat, 126.
487.	<i>Rugby</i> .—Francisco Ubac, Badalona.	503.	<i>RENAULT</i> .—Eduardo Conde, Infanta, 3.
488.	<i>CHEVROLET</i> .—Jaime Pujadas, S. L. de Hortons	504.	<i>BUICK</i> .—Luis Serramalera, R. Cataluña, 64.
489.	<i>Peugeot</i> .—Pedro Valls, Manresa.	505.	<i>RENAULT</i> .—Jaime Vila, Gerona, 46.
490.	<i>Citroën</i> .—Ricardo García, Rubí.	506.	<i>Overland</i> .—Augusto Cortés, A. P. Asturias, 4.
491.	<i>Enfield</i> .—Silvestre Delort, M. Aguiló, 56.	507.	<i>AMILCAR</i> .—Francisco Baldrucio, H. Peninsular.
492.	<i>Ricart</i> .—Eduardo Schilling, Mallorca, 289.		



DIRECTOR:

AGUSTÍN GARCÍA DE RUEDA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

LIBERTAD, 4

## *En busca de un carburante nacional económico*

**R**ECIENTEMENTE, la Prensa francesa ha venido ocupándose de los diferentes ensayos llevados a cabo con un nuevo carburante para automóviles.

No solamente es Francia el país que se dedica a estos ensayos; también en Alemania, Italia, Inglaterra y hasta en los Estados Unidos, en que la producción de petróleo llega a la categoría de superproducción, se hacen continuamente estudios en busca de lo que podríamos llamar un carburante nacional económico.

Es este un problema que empieza a preocupar al mundo, vista la posibilidad de que en un porvenir, no muy lejano, los pozos de petróleo llegasen a agotarse, dado el consumo, verdaderamente extraordinario, que de la esencia se hace.

Pero hay más, y es que independientemente, se teme constantemente un monopolio de petróleos, que hacen poner una interrogación en el desarrollo del comercio de la gasolina y en las condiciones económicas en que ésta podrá ser adquirida por determinados países.

Parece que es la vecina república la que lleva en el asunto la iniciativa, por medio del Automóvil Club de Francia, entidad que trata, desde hace algún tiempo, de evitar que la nación tenga que ser tributaria del extranjero en condiciones onerosas.

Según los diarios franceses, se ha encontrado ya un carburante, que si no puede llamarse nacional, en toda la latitud de tal palabra, lo produce la tierra francesa. Se trata de la madera o del carbón de

madera sometido a un tratamiento especial por un gasógeno apropiado.

Un autocar con gasógeno Imbert, de madera, ha recorrido más de 25.000 kilómetros en 25 etapas sin que se haya observado anomalía alguna. El gasto ha sido de 40 kilogramos de madera por cada 100 kilómetros; es decir, de 500 francos para la vuelta a Francia, que en esencia cuesta más de 4.000 francos.

Ensayado el carburante expresado en autocars, camiones y coches industriales, ha dado excelente resultado. No hay duda de que pueden ser reemplazados los motores a esencia por motores a gasógeno en la forma consignada.

No obstante, en los coches de carreras, motos y todos aquellos vehículos en los que se pretende alcanzar grandes velocidades, el nuevo carburante no ha dado el mismo buen resultado que en los coches pesados.

\*\*\*

He aquí la opinión de dos conocidos técnicos sobre el nuevo carburante.

M. Jagerschmidt, en un detallado estudio, expone que es preferible tratar el gasógeno con madera a hacerlo con carbón, porque el gas es más energético. Además, para obtener un kilogramo de carbón es preciso quemar cinco de madera, y esto sería un despilfarro al emplear el nuevo carburante.

El gasógeno tratado con madera significa para Francia una econo-

mía grande en sus compras de esencia, puesto que todos los coches pesados, autocars de turismo, camiones de transportes y vehículos industriales pueden marchar admirablemente con el carburante referido.

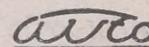
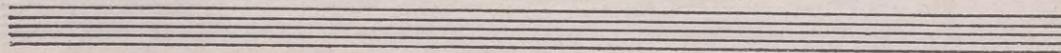
M. G. Simon, que también estudia el problema, afirma que es un éxito para los coches pesados el carburante de gasógeno con madera, y añade que los coches más ligeros, autobuses y taxis, pueden emplear gases combustibles económicos, ensayados con éxito, a base de metanio y acetileno.

De este modo, si no un carburante nacional, se lograrán varios carburantes económicos que evitarán realizar compras al extranjero.

\*\*\*

De lo dicho deducimos una gran consecuencia, y es ésta la de que España, al ejemplo de su vecina Francia, y siguiendo su conducta, en lo que no creemos encontraría grandes dificultades, podría establecer, previo el necesario estudio, la fabricación de carburantes nacionales, con lo que vendría a lograr la independencia económica en esta interesante manifestación del progreso, de la industria y del comercio.

No dudamos un instante que los técnicos de nuestro país, quienes, sin ningún género de dudas, estarán al corriente de lo que se hace en laboratorios y talleres franceses, se prepararán para la resolución del que sin disputa consideramos importantísimo problema.



## EL MOTORISMO EN INGLATERRA

EN la Prensa especializada inglesa, durante el período invernal de vacaciones forzadas de todas las actividades y competiciones motociclistas, se publican una serie de interesantes artículos comentando la campaña de la finida temporada y señalando las particularidades de la que tardará en iniciarse.

Como en Inglaterra las pruebas de velocidad no están permitidas en el programa motociclista de dicha nación, no figuran los Grandes Premios sobre ruta, que son cosa corriente en los demás países, estando, por lo tanto, integrado su programa por múltiples carreras de velocidad sobre la pista de Brooklands, pruebas sobre playas, los famosos T. T. de la Isla de Man y algunas carreras que se disputan sobre rutas particulares, que, en general, no reúnen grandes condiciones para ello.

En la finida temporada, en la pista de Brooklands, se disputaron una serie de carreras interesantísimas y se batieron algunos records notabilísimos, señalándose una interesante innovación en la forma en que fué disputado el Gran Premio anual que organiza el B. M. C. R. C.

Esta carrera, en vez de disputarse sobre la pista clásica sin obstáculos, se corrió con la pista modificada con algunos obstáculos que obligaban a realizar una serie de virajes difíciles a los participantes, haciendo que en la clasificación tuviera una intervención más activa la clase del conductor. Los organizadores de dicho meeting no hicieron, pues, más que imitar lo que ya se realizaba en muchas pruebas automovilísticas sobre autódromo, y el ensayo fué bien satisfactorio, ya que fué favorablemente acogido por el público y los participantes. Tal fué el éxito de la innovación que en el calendario de la próxima temporada del famoso autódromo inglés figuran varias pruebas motociclistas de esta clase.

Dicho género de carreras, a más de constituir un interesante ensayo para las máquinas que son puestas a prueba como en un circuito carretero, son una verdadera escuela de corredores y no dejan nada que desear bajo el pun-

to de vista espectacular, habiendo alcanzado un éxito completo de público, que se entusiasmó ante la audacia de algunos de los participantes.

Brooklands, la famosa pista inglesa, está algo vieja y su piso en malas condiciones. Como todos los años, en éste se ha aprovechado la temporada de calma invernal para realizar algunas reparaciones, que sin embargo no serán suficientes para dejar la pista como es debido.

Entre las carreras disputadas la pasada temporada fuera de la pista, sobresalen, indudablemente, los famosos T. T. ingleses, que alcanzaron un éxito superior a los conquistados hasta entonces.

Las carreras de velocidad sobre la arena dura de algunas playas se han popularizado rápidamente en Inglaterra y cuentan con un lote crecidísimo de incondicionales. Una playa de dos kilómetros de largo por 200 metros de ancho permite la celebración de carreras de 50 millas sin peligro de incidentes desagradables.

La playa más utilizada para dichas carreras fué la de Southport, habiendo servido asimismo de pista otras playas del norte de Inglaterra. En el sur, la presencia del autódromo de Brooklands ha hecho que no se regis-

trara una señalada actividad de carreras de dicho género.

Según noticias, Inglaterra no tardará en tener una nueva pista, especialmente construída para que en ella se disputen carreras automovilistas y motociclistas. Dicha pista se construirá cerca de Brighton y se inaugurará probablemente la próxima primavera. No será un autódromo propiamente dicho, sino que más bien tendrá, por su trazado, puntos de semejanza con una ruta normal; tendrá una porción recta de cerca de dos kilómetros, una curva muy rápida de gran diámetro y una serie de virajes cerrados y difíciles, algunos peraltados de cemento y otros sin peraltar y de tierra. Además figurarán en el mismo algunas pendientes y cuestas de diferente intensidad, que acabarán de completar las características de ruta de ensayo de la nueva pista.

Una de las particularidades de la actividad motociclista inglesa de 1926, fué, sin duda, la generalización y reglamentación del fútbol motociclista. El nuevo juego ha tomado ya carta de naturaleza en las islas británicas, donde ya se está preparando la organización del campeonato de 1927, en el que tomarán parte varios «teams» representativos de populares agrupaciones inglesas.—(De *Motor Sport*.)

### UNA CARRERA DE AUTOMOVILES SOBRE HIELO

Brillantes resultados obtenidos  
-:- por Chrysler en Suecia -:-

El 25 de Enero ha tenido lugar en la capital de Suecia una importante prueba sobre hielo, que ha constituido un triunfo rotundo para Chrysler, en competición con las mejores marcas de Europa. He aquí un extracto de *Dagens Nyheter*, importante rotativo de Stokolmo:

«... ha sido notablemente remarcable la velocidad uniforme de todos los coches Chrysler. En la categoría de 3 a 4 litros, cuatro coches de esta marca obtienen los cuatro primeros puestos, con la sola diferencia de 0,8 segundos

entre el primero y el último coche. Este resultado prueba de manera indiscutible la excelente calidad de los coches Chrysler, ya que permite resultados tan favorables, que dicen muy alto de la uniformidad y calidad de las primeras materias y mano de obra.»

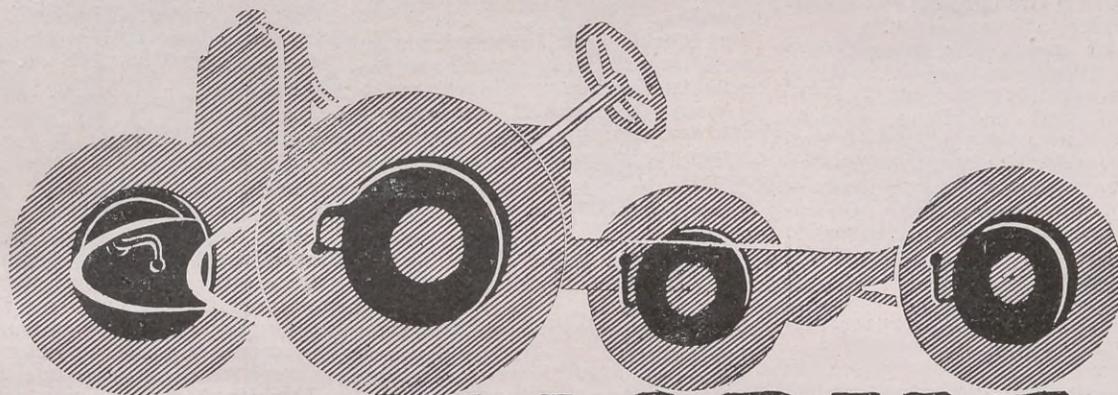
#### Resultado de la prueba

*Categoría 3 a 4 litros.*—1.º, Chrysler, 70; 2.º, ídem, 70; 3.º, ídem, 70; 4.º, ídem, 70, y 5.º, ídem, 70.

*Categoría 2 a 3 litros.*—1.º, Chrysler, 60.

*Categoría 4 a 5 litros.*—1.º, Chrysler, 80, y 2.º, ídem, 80.

# AHORA, EL OLDSMOBILE, LLEVA FRENOS EN LAS CUATRO RUEDAS SIN NINGÚN AUMENTO DE PRECIO



## OLDSMOBILE

SIX  
PRODUCTO DE LA GENERAL MOTORS

HELIOS  
0 9

El OLDSMOBILE, que siempre fué considerado como un excelente "seis cilindros" de un precio que sería modesto para cualquier "cuatro" ordinario, ofrece una nueva mejora, LOS FRENOS SOBRE LAS CUATRO RUEDAS, que le equiparan en calidad a los coches mucho más costosos que el OLDSMOBILE.

Esta nueva e importantísima mejora, unida a las características ya conocidas - ventilación mecánica de la caja de engranaje, filtro de aceite, doble filtro de aire, etc. - presta al OLDSMOBILE un valor incalculable, aunque su precio sigue siendo moderado, pues la seguridad y la confianza que inspiran los nuevos frenos sobre las cuatro ruedas, clasifican al OLDSMOBILE como el como el más perfecto "seis" de precio reducido.

No obstante lo que tenga pensado para la compra de su automóvil le conviene ver antes el OLDSMOBILE.

CONCESIONARIOS  
EN TODAS PARTES

### PRECIOS

(Sujetos a variación sin previo aviso).

TURISMO.....	9.575 pesetas.
COUPÉ.....	10.800 »
COACH.....	10.825 »
SEDAN.....	11.250 »
LANDAU SEDAN.....	12.750 »

Todos los coches completamente equipados, incluido el 5.º neumático.

Precios en nuestros depósitos de  
BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.  
Plaza de Cánovas, 4  
MADRID

Concesionario en Madrid:  
**James N. Nahon**  
Av. Pi Margall, 11

## Hacia un definitivo "match" Cataluña-Castilla

### UN GRAN PREMIO MOTOCICLISTA "PEÑA RHIN"

El próximo día 27 de Marzo se llevará a cabo, organizada por la entusiasta «Peña Rhin», la primera prueba de interés del año, en la ya famosa pista de Sitges.

El número base del programa, lo constituirá el Gran Premio Motociclista «Peña Rhin» internacional.

En esta misma reunión se llevará también a efecto la «Copa Primavera», para vehículos de cuatro ruedas.

En el Gran Premio «Peña Rhin», la carrera estará abierta a las tres categorías clásicas de cilindrado 250 c. c., 350 c. c. y 500 c. c., disputando cada una su carrera independiente, con clasificaciones separadas y premios en metálico aparte.

La categoría de 500 c. c. deberá cubrir 100 kilómetros, o sea cincuenta vueltas de pista, y el premio del vencedor será de 1.000 pesetas.

Las 350 c. c. correrán 80 kilómetros (cuarenta vueltas) y el primer premio ascenderá a 800 pesetas.

Las 250 c. c. y 175 c. c. disputarán su carrera sobre 40 kilómetros, con una clasificación común pero adjudicándose un premio especial a la de 175 c. c. mejor clasificada.

Contando desde el año pasado los organizadores con el concurso de los corredores madrileños, este Gran Premio Motociclista «Peña Rhin» ofrecerá, seguramente, el incentivo de la participación de los «ases» del motorismo cortesano, que siempre son acogidos con lo mayor simpatía por el público barcelonés, y quienes, por su parte, tienen vivos deseos de hacer sobre el «track» de Terramar sus pruebas definitivas.

Por lo que se refiere a la «Copa Primavera», los coches correrán agrupados por cilindradas; así se disputarán cuatro series independientes, que serán, en realidad, carreras aisladas para cada una de las clases que fija el reglamento. Dichas clases son las siguientes: 750 c. c., 1.100 c. c. y 1.500 c. c.

Cada una de dichas pruebas se correrá sobre 20 kilómetros (equivalentes a diez vueltas), y luego los dos primeros clasificados de cada serie correrán juntos la prueba final, que se disputará

asimismo sobre los 20 kilómetros, y en la que se establecerán handicaps (que pongan en igualdad de condiciones a los coches de diferentes cilindradas), y que se establecerán según el desarrollo de las pruebas eliminatorias.

Dichas series serán, en realidad, carreras independientes también, en las que se establecerán clasificaciones independientes.

La noticia sobre la anterior gran prueba motorista, cuyo interés, por las circunstancias que en ella concurren no hemos de encarecer, nos llegan a punto de cerrar nuestra edición y cuando poco espacio podemos dedicar a su comentario.

En nuestro próximo número daremos cuenta de su realización dedicándole la atención que por su señalada importancia requiere.

### LA CARRERA EN CUESTA DEL ORDAL

Podemos asegurar que reina verdadero entusiasmo y animación extraordinaria para la carrera en Cuesta del

Ordal, que se celebrará el día 13 del próximo Marzo, organizada por el Real Automóvil Club y Real Moto Club de Cataluña conjuntamente.

Hasta el momento, se han formalizado las siguientes inscripciones:

### Motocicletas

*Grupo carreras:* Clase 1.000 c. c.—Macaya (Indian).

*Grupo sport:* Clase 350 c. c.—Relós (A. J. S.).

### Side-cars

*Grupo sport:* Clase 600 c. c.—Alá (A. J. S.).

Clase 1.000 c. c.—Vallvé (A. J. S.), Aler (Harley-Davidson).

Esta inscripción seguramente aumentará de manera notable y selecta, habida cuenta de los mororistas que se vienen dedicando con gran entusiasmo a los entrenamientos.

También prometemos una detallada información de la interesante prueba.

### MOTOCICLETAS INGLESAS

FRANCIS  
&  
BARNETT

VELOCETTE - SCOTT

DESDE 1.150 PESETAS

Con equipo eléctrico, cambio de velocidades, embrague, puesta en marcha, engrase automático, transmisión por cadena, etc.

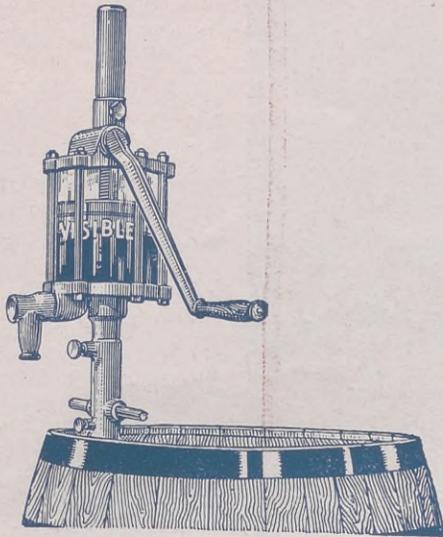
Aceites CASTROL

CANTÓ

PRINCESA, 14  
MADRID

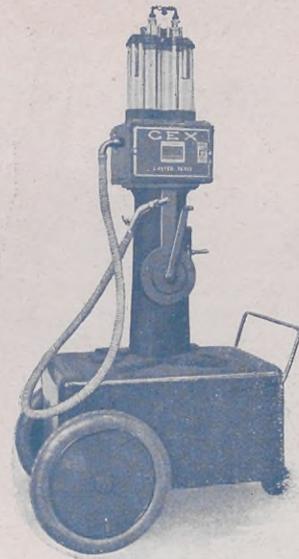
Vacantes algunas Agencias de provincias

EL "VISIBLE" ESPECIAL PARA LUBRIFICANTES, ADAPTABLE A BARRILES, BIDONES Y DEPÓSITOS METÁLICOS



DISTRIBUIDOR "GEX" DE 20 LITROS, CON BOMBA A MANO Y ELÉCTRICA

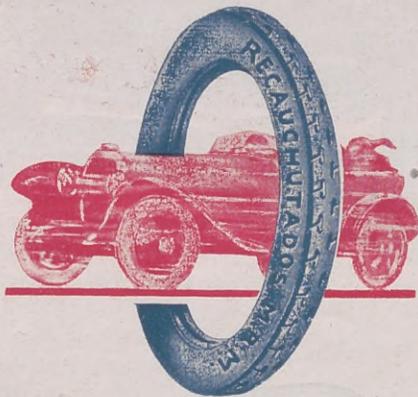
DISTRIBUIDOR "GEX" DE 5 LITROS, SOBRE CARRETILLA DE 200, 300 Y 400 LITROS



**Bombas para valvolinas**

**César Carnicero**  
Córcega 367. - BARCELONA

**Depósitos y carritos**



**SAN SEBASTIAN**  
PASEO DE RAMÓN M. LILÍ, 2

**MADRID**  
FRANCISCO DE ROJAS, 3

**RECAUCHUTADOS M. R. M.**

Maquinaria para la renovación de neumáticos y primeras materias para esta industria.

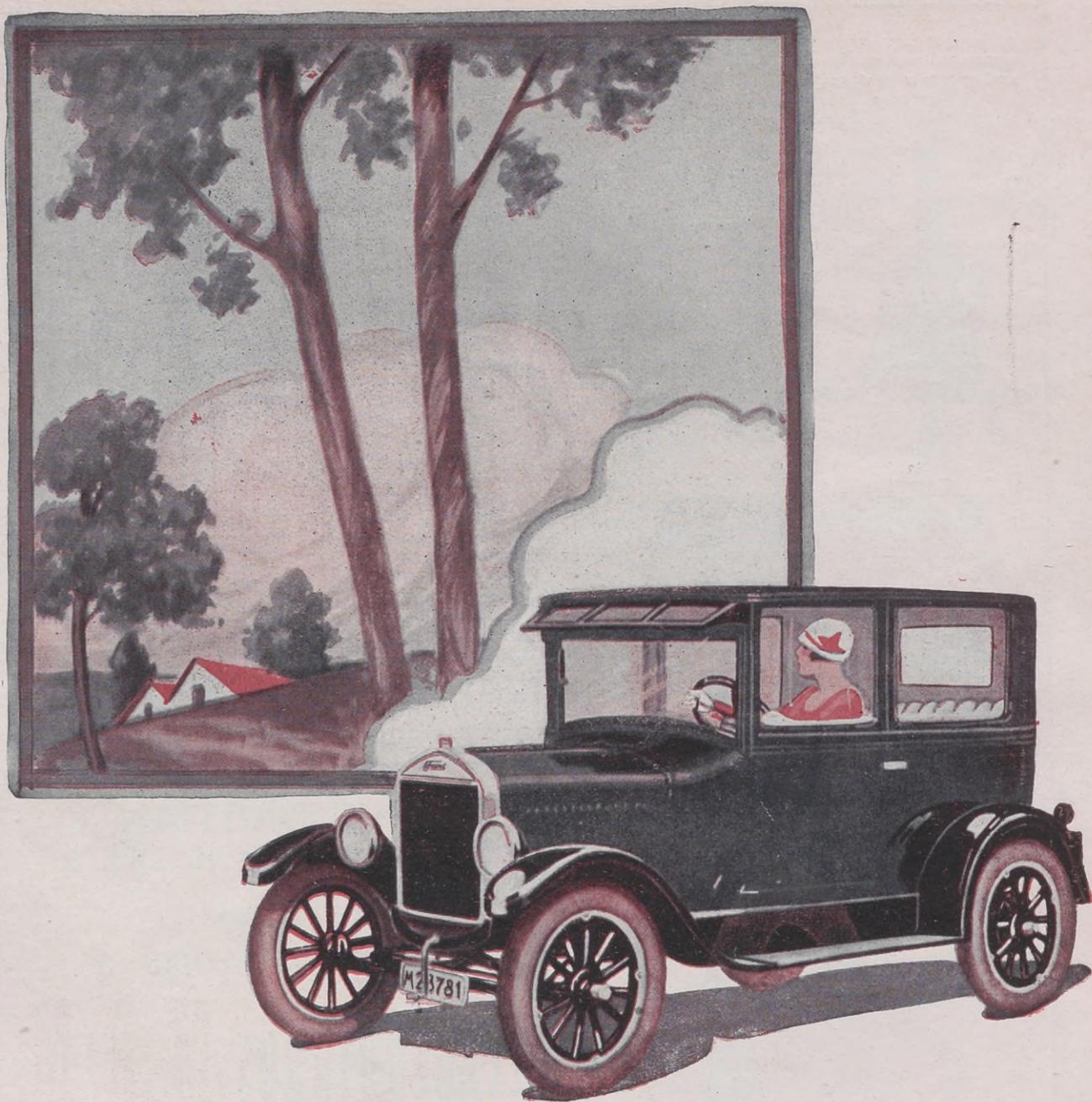
**MARCA**



**REGISTRADA**

Patentes números 94.692 y 94.693

**FABRICACION ESPAÑOLA**



*L. Castro*  
AGENCIA OFICIAL

*Ford*

LA CASA QUE VENDE EN MEJORES CONDICIONES Y CUENTA  
CON MÁS EXISTENCIAS

*Ronda de Atocha, 23, dupdo. - MADRID*

EN LA EXPOSICIÓN DE NUEVA YORK

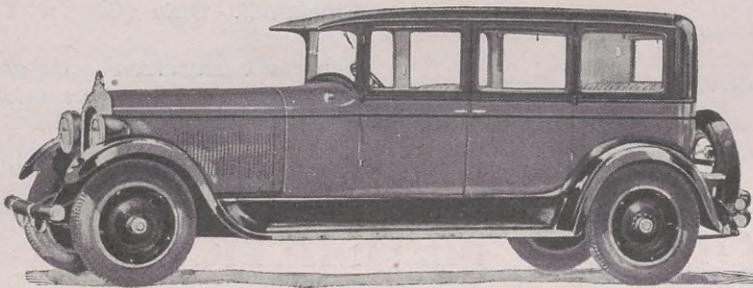
## EL STRAIGHTAWAY EIGHT

UN NUEVO PAIGE DE OCHO CILINDROS EN LÍNEA, CON UN RECAMBIO DE MARCHA DE CUATRO VELOCIDADES ADELANTE

EN la reciente Exposición de Nueva York, celebrada, como es sabido, en la primer quincena del pasado mes

va montado en el chasis 8-85. A causa de la similaridad de las carrocerías, guarniciones exteriores y accesorios,

des adelante. Su distancia, entre ejes, es de  $131 \frac{1}{2}$  pulgadas (3,28 mm.), y los neumáticos son de  $32 \times 6$  pulgadas. El motor tiene suspensión en cuatro puntos, aislados por caucho, y su cigüeñal va provisto de un amortiguador para absorber la trepidación. El acumulador queda instalado entre el bastidor y el motor, en el lado derecho. Los ejes y el sistema de frenos hidráulicos en las cuatro ruedas son iguales a las empleadas en los anteriores modelos.



de Enero, la «Paige-Detroit Motor Car Company» ha presentado un nuevo modelo que ha llamado poderosamente la atención.

Se trata de un ocho cilindros en línea, cuyo detalle de mayor importancia es un cambio de marcha de cuatro velocidades adelante, que suministra dos grados de velocidad en alta.

El nuevo modelo viene a completar las tres series actuales de seis cilindros Paige.

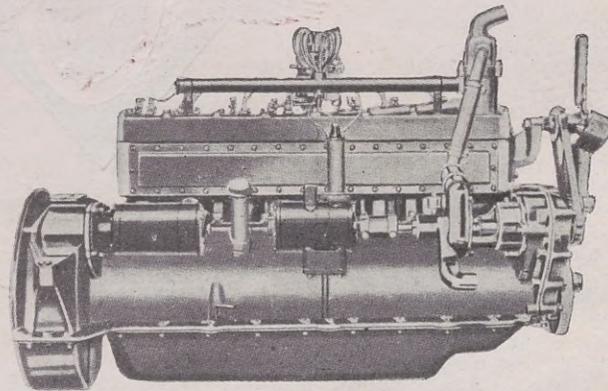
Los dos modelos de la serie 6-45, llamados hasta ahora Jewet, se apellidarán, de aquí en adelante, Paige. De esta manera, y con la adición de dos nuevos estilos de carrocería al chasis 6-45, que son un cupé y un cabriolé de preciosas líneas, y comprendiendo los seis estilos de la nueva serie de ocho cilindros en línea, la casa «Paige-Detroit» ofrecerá, en total, veinte estilos distintos de carrocería, distribuidos entre cuatro chasis.

Se llama el nuevo modelo de ocho cilindros en línea «Straightaway Eight»;

este nuevo modelo, en su aspecto general, tiene gran parecido con el Paige grande de seis cilindros.

Su motor es un Lycoming de ocho cilindros, con válvulas en un solo lado, de  $3 \frac{1}{4}$  pulgadas de diámetro interior y  $4 \frac{1}{2}$  de carrera de émbolo

Pero lo más interesante del nuevo modelo ocho cilindros Paige, lo que, por decirlo así, viene a caracterizarlo, es un cambio de marcha de cuatro velocidades adelante, que permite al vehículo reducir notablemente su velocidad y ahorrar, por tanto, combustible, a más de obtener una marcha más suave que la ordinaria durante las velocidades superiores por caminos lla-



(82,5  $\times$  114,5 mm.). Forma grupo con un embrague Loug y un cambio de marcha especial, de cuatro velocidades sin necesidad de atender a su arbor

*auto*

auxiliar o contraeje, mientras la primera, la segunda y la marcha atrás se obtienen con un auxiliar de la manera corriente. El nuevo cambio de marcha ha impuesto sobre el eje trasero una desmultiplicación de 3,69 a 1. La tercera velocidad corresponde a la velocidad alta ordinaria, para marcha normal. La cuarta velocidad queda en for-

**Caterpillar Tractor C.<sup>o</sup>**  
San Leandro.-Cal. (E.E. U.U.)

*Fábrica de tractores agrícolas, quiere un agente para España.*

ma directa, girando el cigüeñal a una velocidad de 30 por 100 menor que en engranaje de tercera. A 2.555 revoluciones por minuto, el automóvil, según ensayos prácticos, desarrolla hasta 70 millas por hora (112 kilómetros), en engranaje de cuarta velocidad. En tercera velocidad, y a razón de 3.360 revoluciones por minuto, su velocidad máxima es alrededor de 67 millas por hora (96 kilómetros).

Los cilindros del Straightaway Eight están fundidos en un solo bloque. La

*Sírvase dirigirse directamente. Le agradeceremos mencione AUTO en su correspondencia.*

culata de los cilindros es de tipo amovible y el recipiente de acero es de hierro estampado.

La lubricación es por presión.

Por último, estos coches están dotados de ruedas en tipo artillería, de 20 pulgadas de diámetro, provistas de balones de cuatro capas, que dan a su marcha una gran suavidad.

**The Cooper Corporation**  
Cincinnati.-Ohio (Cooper Tires)

*Importante manufactura de gomas, desea nombrar un representante general para España.*

## RENOVACIÓN DE NEUMÁTICOS GARANTÍA ABSOLUTA



TALLERES Y OFICINAS:

MIRACRUZ, 2  
SAN SEBASTIÁN

GRAN CAPITÁN, 11  
CÓRDOBA

# R. O. L. (S. L.)

AGENCIAS EN LAS PRINCIPALES CAPITALES

*auto*

VULGARIZACIONES

SOBRE CAUCHOS.....

El caucho que se utiliza, tanto en la fabricación de cubiertas nuevas como para el recauchutado y reparación de las mismas, no se emplea nunca puro, sino mezclado con otras materias cuyo uso tiende a distintos fines. Preparar la mezcla para que pueda ser vulcanizada mediante la aplicación del calor, acelerar más o menos el proceso de esta vulcanización, colorear la mezcla y, hasta, sencillamente, aumentar el volumen y peso de la misma sin tener que aumentar la cantidad de caucho, para disminuir con ello el precio.

Como consecuencia, fácilmente se deduce que en mezclas de caucho puede hacerse todo cuanto se desee, no importa a qué precio. Cuando el del caucho crudo oscila alrededor de quince pesetas, se pueden dar mezclas al precio de tres pesetas!!!... Ello es facilísimo de conseguir; sencillísimo. Sucede igual que con los aceites para engrasar, a los cuales se pueden incorporar toda clase de «cargas» para poderlos dar al precio que desee el comprador.

Lo que es ya más difícil de hacer es obtener mezclas de primera calidad. Para ello es preciso disponer de un material de gran importancia, de máquinas muy costosas y haber hecho grandes dispendios en ensayos de fórmulas hasta obtener una de positivos resultados, pues aun cuando en todos los Tratados figuran innumerables fórmulas, ninguna de ellas es recomendable, ya que, como es natural, todo fabricante tiene buen cuidado de mantener en secreto la que él utiliza.

No basta, por otra parte, disponer de máquinas y estar en posesión del secreto de una fórmula; la fabricación de mezclas de caucho es de tal naturaleza, que la variación del más mínimo detalle en el proceso de las mismas, hace cambiar por completo la naturaleza del producto obtenido.

Es imposible poder apreciar, más que de una manera sumamente imperfecta, la calidad de un caucho, comprimiéndole, estirándole, mordiéndole, utilizando, en fin, cualquiera de nuestros sentidos, porque el caucho, sea

de cualquier calidad, no puede revelar su bondad sino mediante el uso. Tampoco se puede, mediante análisis, deducir la calidad del mismo, ya que no es posible poder precisar en qué proporción se encuentra combinado o simplemente mezclado cada uno de sus componentes.

Es preciso, pues, confiar en el fabricante, cuyo crédito nos ha de responder de la bondad del mismo en las diferentes remesas.

Las mezclas del caucho destinadas a los diversos usos se clasifican en mezclas de vulcanización lenta y mezclas de vulcanización rápida, según el tiempo de cocción que requieran.

Está plenamente demostrado que las de mejor resultado, aquéllas con las que se obtiene un mayor kilometraje, son las primeras. Buena prueba de ello es que en la fabricación de los neumáticos nuevos las casas más acreditadas y conocidas emplean gomas de vulcanización lenta.

Podemos comparar las gomas de vulcanización lenta y rápida a los cementos, cuyo fraguado tiene las mismas denominaciones; los rápidos fraguan casi instantáneamente: en cuanto a sus resultados...

La vulcanización rápida es un señuelo. En apariencia, se gana tiempo, pero se pierde en resultados. También, aparentemente, se gana dinero empleando gomas rápidas, comprando caucho barato, pero en realidad, se pierde, porque la densidad de éstos cauchos es siempre mucho más elevada que la de los cauchos de vulcanización lenta, y, por otra parte, los resultados que en kilometraje se obtiene con las de vulcanización rápida son inferiores, en proporción considerable, a los obtenidos con los cauchos de vulcanización lenta.

Para «acelerar» una mezcla de caucho y que vulcanice muy rápidamente, se precisa recargarla en litargirio y en azufre.

Como es sabido, el litargirio es un producto cuya densidad—de nueve—es próxima a la del plomo, del que es

un derivado. Ello hace que la densidad de las gomas de vulcanización rápida resulte muy próxima a 1,75, mientras que las de vulcanización lenta es tan sólo de 1,30. De aquí una diferencia más en contra de los cauchos de vulcanización rápida, de más del 30 por 100 en densidad, que es preciso tener en cuenta para el cálculo de los precios de coste. Porque si se admite, por ejemplo, que sea necesario utilizar dos kilogramos de caucho lento, serán precisos 2,600 de caucho rápido para obtener el mismo espesor, y, desde luego, un kilometraje inferior.

El azufre, cuando entra en gran cantidad en combinación con el caucho—como es necesario para obtener la vulcanización rápida—hace la mezcla muy seca y quebradiza.

Los cauchos de vulcanización rápida pueden conservarse únicamente durante un corto plazo de tiempo. Al cabo de un mes o dos, estos cauchos se vulcanizan solos a consecuencia de la gran cantidad de azufre que contienen, y, por tanto, es necesario desecharlos, ya que en este estado no se pueden emplear.

Y nada digamos de aquellas mezclas que emplean «cargas» con el único objeto de aumentar volumen y peso introduciendo una materia inerte, para disminuir, con ello, el precio; en el mercado son muy abundantes, pero sus resultados pueden adivinarse.

En las anteriores consideraciones está basada la fabricación de las mezclas de caucho que efectúa la Société des Procédés «FIT», cuyo objetivo ha sido siempre obtener cauchos de la mejor calidad y excelente resultados, los cuales hemos tenido multitud de ocasiones de poder comprobar.

Por su Representación General para España y Portugal nos han sido proporcionados los anteriores datos, durante nuestra visita a su Taller-Escuela, establecido en la calle Hermosilla, 15, en esta Corte, quedando muy agradecidos a las atenciones recibidas durante la misma.

DATOS CURIOSOS SOBRE LA PRODUCCIÓN  
AUTOMOVILISTA

EL ingeniero mecánico, ante el automóvil de 1927, aunque imparcial y a la expectativa de más perfeccionamientos, forzosamente tiene que testimoniar su admiración. Nada mejor para ello que anotar algunas de las observaciones que le sugiere la producción de este año al mayor Mechan, una autoridad en la mecánica en los Estados Unidos.

Observa Mechan que aunque hay en los Estados Unidos cuarenta y seis fabricantes, en lugar de cincuenta y cuatro del año pasado, es mayor el número de modelos presentados. En 1924, el 78 por 100 de los fabricantes concentraban sus esfuerzos en un solo modelo de chasis, siendo 18 por 100 los que se dedicaban a dos modelos y 4 por 100 en tres o más. Este año, el 33 por 100 se especializan en un solo modelo, el 30 por 100 fabrican dos y el 37 por 100 tres o más. Un 15 por 100 de fabricantes hacen chasis de más de cuatro modelos.

Los de cuatro cilindros predominan en número, aunque sólo un 6 por 100 de fabricantes se dedican a su fabricación, comparado con un 13 por 100 hace un año.

El de seis cilindros lo producen un 66 por 100 de fabricantes, igual que el año pasado, pero, en cambio, el de los que se dedican a fabricar motores de ocho cilindros aumentó del 21 al 30.

El promedio del desplazamiento de pistón este año es de doscien-

tas cincuenta y siete pulgadas cúbicas menos que en 1926. El hecho de que el motor resulte de menor tamaño no quiere decir, sin embargo, que haya disminuído su potencia, pues resulta lo contrario.

En cuanto a válvulas, las máquinas en L continúan siendo las de mayor uso, pero los motores de válvulas a la cabeza—T a la cabeza y F a la cabeza—ganan terreno,

Se nota resuelta tendencia hacia el pistón alcación de aluminio, quizás por su mayor conductividad del calor, que permite mayor compresión y el consiguiente aumento de potencia y eficacia.

Más del 90 por 100 de los modelos de este año tienen lubricación a presión para todas las partes principales y alrededor del 50 por 100 cuentan ya con filtros o rectificadores de aceite. La mitad de los chasis son ya equipados con purificador de aire.

Por otra parte, este año son ya mucho más numerosos los coches equipados con freno a las cuatro ruedas, puesto que en 1926 sólo un 54 por 100 tenían cuatro frenos y este año son el 85 por 100 los de cuatro. Pocos son los modelos con frenos en las cuatro ruedas que recurren a los frenos de las ruedas traseras para emergencia.

Resumen: el mecánico más exigente tiene que declararse satisfecho y aplaudir los esfuerzos de los fabricantes por llegar a la perfección, dentro de lo humanamente posible.

Manuel  
Arias  
Elechiguerra



Teléfono: 52194.

Depósitos en Madrid,  
Alicante, Santander,  
Huelva.

MADRID

PASEO DE  
LAS DELICIAS, 15

UNICO IMPORTADOR DE LOS  
INSUPERABLES

LUBRIFICANTES "MAX"

## DE TODO UN POCO



### Envíos que agradecemos

Cuidadosamente editado por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, hemos recibido el «Manual Automovilista 1926-27».

Contiene el registro de automóviles de la provincia de Sevilla desde el número 1 al 7.160, con expresión de la marca del coche y su propietario. Un balance del número de coches matriculados desde el año 1907 a Noviembre de 1926. Lista general de socios de aquella importante Sociedad y el Reglamento para la circulación por las vías públicas de España.

En suma, constituye un volumen de 351 páginas, de gran utilidad para los que nos interesamos por conocer estos datos.

\*\*\*

También el «Real Córdoba Automovilista Club» nos ha hecho la distinción de remitirnos la «Guía Automovilista 1927», que contiene relación exacta de los automóviles matriculados en aquella provincia hasta fin de 1926, completando el folleto en cuestión una curiosa relación de distancias en kilómetros desde Córdoba a muchas localidades de España, datos de mucha utilidad práctica para los automovilistas en general.

Sinceramente agradecemos estos envíos.

### Nueva Junta directiva del R. M. C. de E.

En Junta general recientemente celebrada por el Real Moto Club de España, ha sido elegida la nueva Junta directiva, integrada por los siguientes señores:

Presidente, señor marqués de Orellana; vicepresidente, D. Emilio V. Arche; secretario, D. Francisco M. Ruano; tesorero, D. Manuel Cantó; contador, D. Máximo Alberich, y vocales, conde de la Cabaña, D. Luis Hurtado, D. Vicente Naure y D. Juan Mauvais; presidente de la Comisión de turismo, D. A. Mota, y de la Comisión deportiva, D. Oscar Leblanc.

La nueva Directiva tiene en proyecto varias iniciativas de gran importancia para el motorismo madrileño. De esperar es, dada la valía de los componentes de la Junta, que los pongan en práctica con todo éxito.

### La "Morris España", S. A.

Ante el notario D. Alejandro Santamaría quedó constituida el día 19 del actual la Sociedad «Morris Española, S. A.», que se dedicará a la construcción en España de los automóviles Morris.

No podemos menos de congratularnos por la significación de este hecho que marca un paso en la construcción nacional de automóviles.

### La producción de automóviles de América

*L'actualité Automobile*, de París, afirma que el número de automóviles construidos en Norteamérica en el transcurso del año de 1926 se elevó a 5.950.000, y a 530.000 el de camiones. Agrega que las fábricas en razón de la actual crisis que viene limitando la exportación al continente europeo, reducirán su producción el año actual a un veinticinco por ciento.

### Carrera "Cuesta Perdices"

En la categoría de coches de turismo dos litros, se había inscrito un coche de la marca T. A. M., torpeda de rigurosa serie de cuatro cilindros. No se presentó en la prueba al ver que por deficiencias del Reglamento, en la misma categoría figuraban coches de otras marcas, con ocho cilindros, y dos carburadores, y otros con turbo-compresor.

En estas condiciones no es posible luchar entre coches de tan distintas características y condiciones.—R.

### La producción de petróleo en Venezuela

La producción de petróleo continúa aumentando en proporciones extraordinarias. El total de petróleo extraído en 1926 de Venezuela es el doble del extraído el año anterior.

Este aumento tan notable en la producción, aunque proviene en parte de la paralización de las Compañías mejicanas, ha interesado en seguida a los petroleros norteamericanos, quienes están organizando nuevas empresas sobre la base, naturalmente, de la protección a sus intereses por parte del Gobierno. Acaba de realizarse un arreglo entre la Unión Oil, de California, y la venezolana Pantepek Company, mediante el cual la primera se encargará de explotar 878.000 acres de terreno petrolífero en el lago de Maracaibo y en otras regiones. La nueva Compañía cuenta con un capital de tres millones quinientos mil dólares y ha comenzado ya sus trabajos.

*auto*

#### El Gran Premio de Europa

Este año volverá a disputarse el Gran Premio de Europa sobre el autódromo de Monza con la fórmula internacional de cilindrada máxima de 1.500 c. c. y peso mínimo de 700 kilogramos; pero con cierta elasticidad en lo referente a carrocerías para que puedan tomar parte en la prueba los coches de construcción americana.

El Gran Premio se disputará el 4 de Septiembre, y sobre la misma pista se correrá los días 7 y 8 del mismo mes el Gran Premio de Turismo de las veinticuatro horas, y el 11, el Gran Premio Motociclista de las Naciones.

El Gran Premio de la Feria de Milán se verificará el 26 de Junio y constituirá la inauguración de la temporada del autódromo italiano.

#### El Ford Continental

Citroën, después de establecer, como es sabido, una fábrica de automóviles en Inglaterra, ha fundado una Sociedad alemana, con un capital de un millón de reichsmarks. La fábrica se instalará en las inmediaciones de Colonia y podrá lanzar al mercado de quince a veinte coches diarios.

Con este nuevo paso, Citroën, aspira al título de Ford continen-

tal, desde el momento en que, en cantidad, será el primer fabricante europeo de automóviles.

#### No habrá Ford seis cilindros

Insistentemente había circulado el rumor de que la «Ford Motor Company» estaba preparando un nuevo modelo de seis cilindros.

Esta especie ha sido categóricamente desmentida por Mr. Henry Ford, en Detroit.

—No hay ninguna cosa que justifique este rumor—ha dicho Ford.

Y agregó: —Como ustedes saben, construimos un modelo de seis cilindros, hace como veinte años atrás. Hicimos como mil de estos automóviles y tengo de ellos dos en mi museo.

Según opinión de Mr. Ford la industria del automóvil ha gozado de un período de intensa prosperidad durante el año pasado y cree que el 1927 será un año normal desde el punto de vista de la producción y venta.

#### Parry Thomas encuentra la muerte en un accidente

A punto de cerrar esta edición, llega a nuestro conocimiento la noticia de que Parry Thomas, ex «recordman» mundial de velocidad (media horaria, 275 kilómetros 226), cuando en las playas de Pendine

(País de Gales), en las que obtuvo aquel título, hacía un ensayo con un coche construido especialmente para recuperar el «record» que le arrebató Campbell el 4 de Febrero, sufrió un grave accidente que le ha costado la vida.

Cuando en la cuarta vuelta estaba a punto Thomas de conseguir sus propósitos, pues se acercaba a una media horaria de 300 kilómetros (el «record» de Campbell está en 281 kilómetros 672), se salió una de las ruedas delanteras y el coche volcó, incendiándose. Parry Thomas era cadáver al ser recogido.

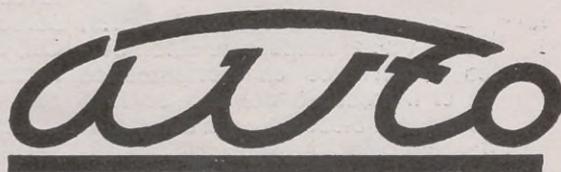
#### Taxímetros eléctricos en Berlín

El mes pasado se pusieron en circulación ciento veinticinco taxis eléctricos por vía de ensayo en la capital de Alemania.

En vista de la buena acogida que les ha hecho el público berlinés, otros quinientos coches del mismo tipo circulan en la capital alemana desde el día 1.º del mes de Febrero.

Dichos coches tienen la ventaja de desarrollar mayor velocidad y originan menos gastos, lo que ha permitido establecer una tarifa de un quince por ciento más reducida que la de los otros coches de plaza.

*Suscríbase a la Revista*



*UN AÑO, 7 PESETAS*

# Carrera

## Subida a la Cuesta de las Perdices

12 de Febrero de 1927

Otro triunfo definitivo  
de los  
autociclos ingleses



### Clasificación general:

Autociclos carreras 750 c. c.:

**1.º Fernando Sirvent** Sobre AUSTIN a 95 kms. hora (record batido)

Autociclos sport 750 c. c.:

**1.º José Acosta** Sobre AUSTIN a 62 kms. hora (record batido), en coche estrictamente de turismo, tipo cupé dos asientos.

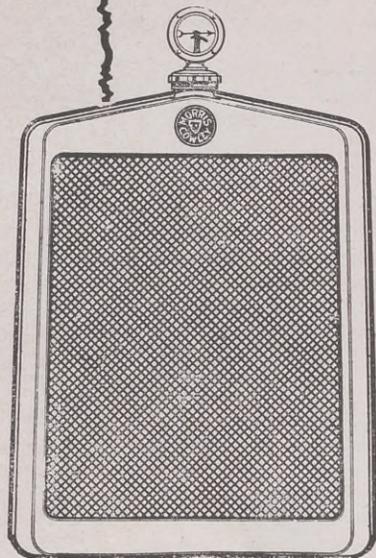
Modelos 7, 12 y 20 HP.

## Automóviles AUSTIN

Salón Exposición **Arenal, 9. - MADRID**

# “MORRIS ESPAÑA,,

(SOCIEDAD ANÓNIMA)



C. DE SALAMANCA

CONSEJERO DELEGADO

*Pone en conocimiento de sus Agentes y clientela, qu, econstituída esta Sociedad por Escritura Pública de 19 de los corrientes, otorgada ante el Notario de Madrid D. Alejandro Santamaría y Rojas, deben dirigir a*

“MORRIS ESPAÑA,, S. A.

DIEGO DE LEON, 34

MADRID

*sus solicitudes de representación y demanda de coches.*

AGENTE PARA MADRID:

C. DE SALAMANCA

PASEO DE RECOLETOS, 14

---

---

---

## LA COPA FLORIO

*Se llevará a efecto el 17 de Julio en una distancia de de 407, 250 kilómetros*

La Carrera Copa Florio se correrá el día 17 del próximo Julio sobre una distancia de 407 kilómetros 250, equivalentes a 50 vueltas al circuito de Saint-Brienc, Croix Gibat, Trégueux, Saint-Brienc que tiene un desarrollo de 13 kilómetros 575.

El circuito será recorrido en el sentido de las agujas de un reloj.

En la prueba serán admitidos coches de las siguientes clases:

Primera clase, coches hasta 1.000 c. c. segunda, de 1.000 a 1.500 c. c.; tercera, de 1.500 a 2 litros; cuarta, de 2 litros a 3 litros; quinta, más de 3 litros.

Los coches sobrealimentados con compresor no serán admitidos.

La forma de la carrocería será libre; el conductor podrá ser el único ocupante del coche.

Se dijo, antes de publicarse el reglamento, que se obligaría a correr la carrera con carburante nacional francés, pero al publicarse aquél se ha visto que bajo tal concepto se dejaba en completa libertad a los participantes.

En cada clase la clasificación se establecerá según los tiempos que cada corredor haya tardado en terminar la carrera.

Entre los ganadores de las cinco clases será considerado como vencedor de la clasificación general el corredor que haya realizado una carrera más regular.

El vencedor de la clasificación general recibirá la Copa Florio y la podrá conservar hasta que se dispute la carrera del próximo año.

A los vencedores de la clasificación por clases se les adjudicarán premios especiales.

Las inscripciones no son limitadas, pudiendo inscribirse constructores particulares.

Los derechos de inscripción son los siguientes: 1.000 francos por coche; 1.800 francos dos coches, 2.500 francos tres coches.

---

### *La próxima Exposición de Barcelona*

El éxito que espera al próximo Salón del Automóvil sobrepasa los márgenes de todo lo conocido hasta la fecha.

El pedido de stands ha sido enorme, tanto y tan grande, que ha habido necesidad de retomar los planos por dos veces seguidas, con objeto de dar plena satisfacción a todo el mundo.

En ocasión de efectuarse los sorteos de los stands, operación que se ha llevado a efecto por mañana y tarde en los días 16, 17, 18 y 19 de Febrero (en exposiciones pasadas el sorteo se efectuaba en un solo día), los individuos del Comité no cesaban de recomendar a los futuros expositores que se ciñeran, en tanto cuanto fuera posible por lo que a su superficie pedida se refería, no consintiéndose ampliación bajo pretexto ni condición alguna, temeroso el Comité de que faltase espacio.

Las solicitudes recibidas sobrepasan a estas horas de las doscientas.

Estarán representadas en el próximo Salón diez naciones: España (esta vez con cuatro fábricas nacionales), Francia, Inglaterra, Bélgica, Italia, Suiza, Holanda, Alemania, Austria y Estados Unidos. La Exposición comprenderá los Palacios (Arte Moderno y Arte Industrial), con una superficie total de 28.000 metros cuadrados, la misma que el Gran Palacio de París y superior a los de Londres, Berlín y Nueva York.

El total de stands es de 543, de ellos 264 para coches de turismo (solicitados 228), 174 de accesorios (solicitados 155), 21 para carrocerías (todos solicitados) y 84 de camiones (solicitados 77). En los dos meses justos que faltan para la inauguración del Salón, es de presumir que la demanda excederá de lo que aun queda disponible.

Las mejores marcas conocidas estarán representadas en esta nueva exhibición de la potencialidad automovilista en todos sus aspectos. Ya hemos dicho que España, por la Hispano Suiza, Elizalde y las dos nuevas entidades constructoras de los Ricart y Euskalduna. Acuden, además, con carácter oficial la Aeronáutica Militar y el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones.

---

**La Redacción y Administración de AUTO se ha trasladado a la calle de la Libertad, 4, bajo.**

---

---

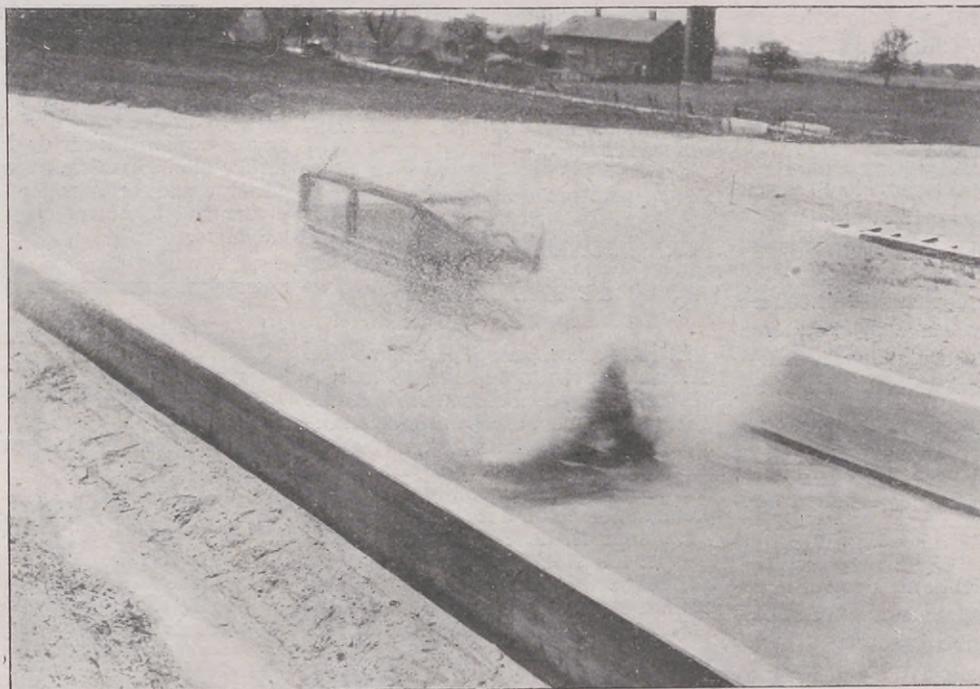
### DEL PRÓXIMO GRAN PREMIO DE INDIANAPOLIS

*En la famosa carrera de los Estados Unidos participará un lote de coches de concepción europea y ejecución americana.*

El Gran Premio de Indianápolis del presente año presentará una particularidad que ha de interesar vivamente a los automovilistas europeos. En dicha carrera, según un reciente convenio, participarán un lote de coches contruídos en América pero proyectados por un famoso constructor europeo, especialista de los coches de carreras,

En efecto, parece que el constructor europeo Bugatti y el constructor americano Stutz han llegado a un acuerdo, y que el primero aportará su colaboración técnica en el establecimiento de un lote de coches de carreras, que serán contruídos en la fábrica del segundo con el solo objeto de participar en el Gran Premio de Indianápolis.

## EL AUTOMÓVIL ANFIBIO



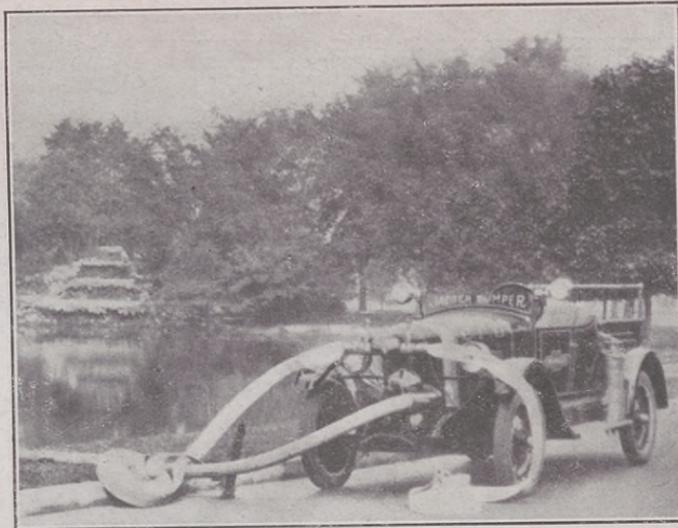
Un Sedan Buick a gran velocidad por «la bañera», a fin de determinar si el agua detendrá al coche y la visibilidad del conductor, y si se podría mejorar esta última al marchar sobre terreno inundado mediante una reforma de los guardabarros delanteros y la faldilla bajo radiador.

COMO, por desgracia, es muy frecuente el que un automóvil tenga que marchar por carreteras inundadas, y también encontrarse en la precisión de cruzar un río, la General Motors ha ideado «impermeabilizar» sus automóviles, esto es, ponerlos en condiciones de poder seguir marchando aún por corrientes de agua o estancamientos de bastante profundidad.

Con este objeto ha construido en el vasto «Campo de pruebas» que posee cerca de Detroit (EE. UU.), un gigantesco pilón de cemento, en el cual pueden los coches maniobrar con entera libertad, y que ha sido bautizado con el humorístico nombre de «la bañera». Estas pruebas permiten hacer interesantes y prácticas observaciones: influencia del agua sobre los fre-

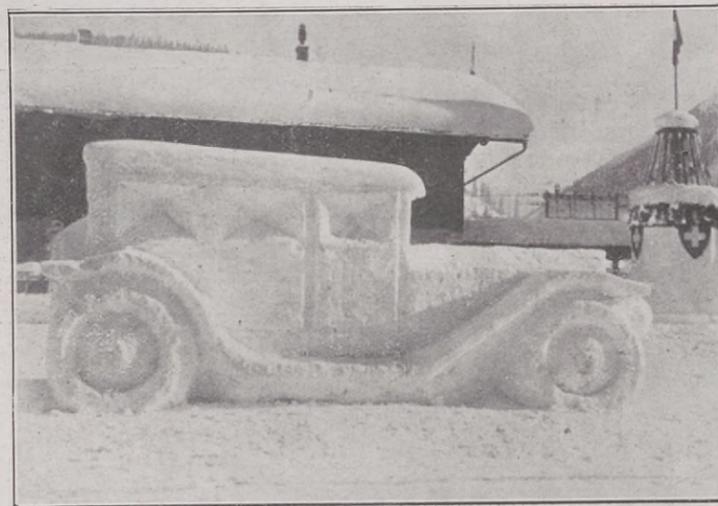
nos y el circuito eléctrico, actuación del tubo de escape estando bajo el agua, resistencia del carburador en el mismo caso; caída del agua en el parabrisas, según la inclinación de éste, etcétera etc. Todo ello se estudia minuciosamente y cuanto se cree susceptible de mejora pasa en seguida a los laboratorios para realizar ensayos. Esto da idea de hasta que grado de





Después de muchos experimentos y ensayos, un automóvil ligero con un motor potente de cuatro cilindros, el Chevrolet, ha sido equipado con una bomba de incendio especial, ideada por un famoso constructor de equipos de incendios. Muchos tipos de bombas han sido construidas, pero el equipo más sencillo va montado sobre un coche de tipo «roadster», con un compartimento especial en la parte posterior, que ofrece acomodo a los bomberos y a la manga. En la parte delantera del coche va montada una bomba centrífuga de agua, con un equipo doble de mangas. Esta bomba utiliza como fuerza motriz el motor del coche. Funcionando a la presión normal de seis kilos, la bomba emite un chorro de agua de una longitud de 40 a 45 metros, a razón de unos 750 litros por minuto. Con este tipo de bomba no es preciso que el suministro de agua sea a presión, ya que interiores anchos—funciona aun cuando el agua esté sucia funcionará donde quiera que exista agua. Debido a la sencillez de la construcción de esta bomba—y a sus conductos y contenga materias sólidas. Es muy interesante ver el enorme progreso de la industria del automóvil, que hace posible que un coche económico como el Chevrolet pueda ser elegido para un trabajo de tan magna importancia.

G. M. P.



(Foto Vidal.)

Las nieves, deseosas también de pasear en automóvil, han ido poco a poco cubriendo este coche. Pero al deshielo...

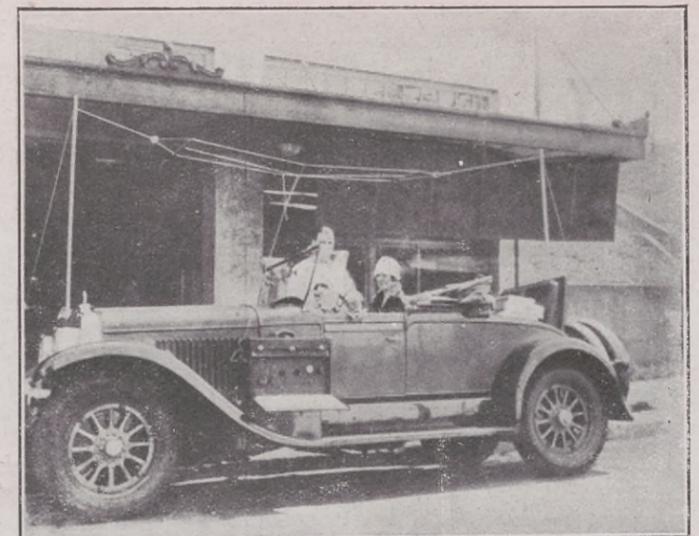
## Notas del extranjero

LA PRIMERA MOTOCICLETA EQUIPADA CON «RADIO»



(Foto Vidal.)

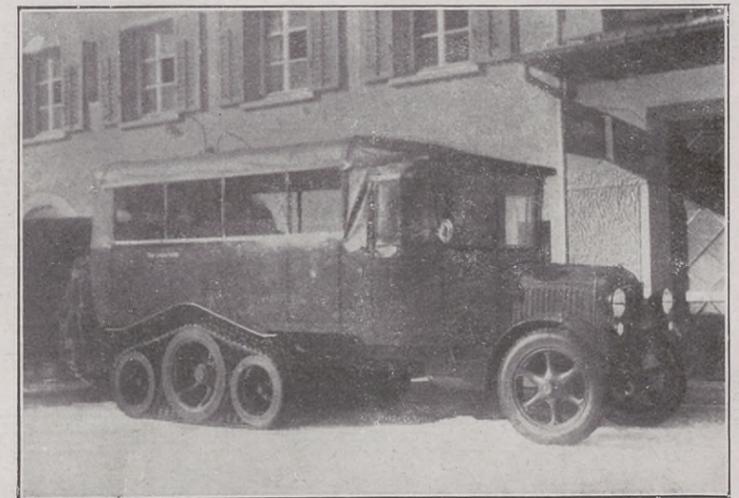
Si se mira con cuidado la fotografía, se observará que Miss Yessie Payne, conduce en dirección contraria al tráfico. Hay una razón para ello, que se descubre fácilmente, no mirando los bajos de Miss Payne, la conductora, sino la expresión de la cara de Mary Phillips. Con equipo de radio en la moto y el micrófono puesto sonó un claristán, con la consiguiente acelerada y patinada. Pero ante el «panorama», hasta el «porra» olvidó las leyes del tráfico.



Hace mucho tiempo que los sabios profetizaron que algún día la gente podría presenciar y escuchar los más interesantes sucesos en el momento de ocurrir y sin salir de sus casas.

Parte de esta profecía se ha cumplido ya en la ciudad de Seattle, U. S. A., donde una Compañía emisora ha construido una estación portátil sobre un automóvil Cadillac, para que recorra la ciudad y transmita los sucesos en el momento de ocurrir. Un incendio, un accidente, una información de deportes, cualquier noticia de interés público se transmite por las ondas y en el momento en que están ocurriendo. Los mensajes los recoge la estación central y los retransmite en mayor volumen por medio de sus potentes aparatos.

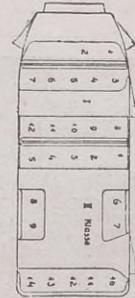
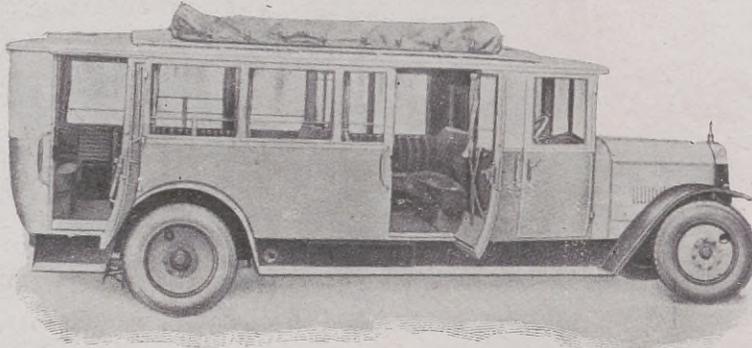
La energía necesaria para las emisiones las produce el motor Cadillac, y la estación emisora va montada a un lado del coche, en el sitio que generalmente ocupan las ruedas de repuesto. Según se ve en la fotografía, una antena trifilar, montada en el coche, completa el equipo. Una vez realizada esta obra, no parece muy lejano el día en que, sin salir de casa, gocemos del privilegio de saber los sucesos en el momento en que ocurren, y aun de verlos ocurrir.—G. M. P.



(Foto Vidal.)

El correo entre Chur y Leuzerheide lleva un juego de ruedas «oruga» que le permite atravesar los accidentados terrenos cubiertos de nieve.

## El nuevo Omnibus "Daimler-Benz,, para 26 viajeros



Hemos tenido ocasión de admirar el nuevo omnibus de esta acreditada marca, cuya foto y diseño reproducimos.

He aquí las características más principales:

Fuerza del motor, 50 - 55 HP.; velocidad máxima, aproximadamente, 35 - 40 kilómetros por hora; neumáticos gigantes, 38 x 7 delante y 38 x 7 detrás (éstos dobles); peso del chasis con accesorios, herramientas e instalación de luz y arranque, aproximadamente, 2.975 kilogramos; peso del omnibus con accesorios, listo para funcionar, aproximadamente, 4.975 kilogramos; consumo de combusti-

ble, aproximadamente, 22 kilogramos por 100 kilómetros; consumo de aceite, aproximadamente, 0,8 kilogramos por 100 kilómetros.

Como detalles importantes en la carrocería, consignaremos: dirección a la izquierda, de modo que a la derecha del conductor queda sitio para dos viajeros. El interior del coche está dividido en dos departamentos por medio de una pared transversal. La entrada a cada departamento se efectúa por una puerta al lado derecho, en sentido de marcha.

El coche tiene a cada costado cinco ventanas y en la pared trasera una ventana doble.

Se puede poner calefacción por medio de aire caliente.

Sobre el techo hay una galería con una funda impermeable para acomodar equipajes pesados.

La pintura del coche es azul celeste con crema, que le hace muy vistoso.

\* \* \*

Por la descripción que antecede, bien puede deducirse la aceptación que indiscutiblemente ha de tener entre las empresas de línea de pasajeros, el nuevo omnibus que une a la potencia de su motor la esbeltez de líneas y una extraordinaria comodidad.

### LA SUSCRIPCIÓN DE «AUTO»

#### POR INOCENCIO MATEOS Y ERNESTO SÁNCHEZ

Ante el anuncio de nuevos envíos de donativos por parte de nuestros lectores de provincias, hemos decidido prorrogar por un mes más la suscripción

para erigir un pequeño monumento a la memoria de los infortunados motoristas Inocencio Mateos y Ernesto Sánchez.

La suscripción quedará, pues, definitivamente cerrada el día 25 del próximo Marzo.

\* \* \*

Se continúan recibiendo donativos en la Administración de esta Revista, Libertad, 4.—Camó, Princesa, 14. S. Quiñones, Alberto Aguilera, 14.—Pzs. de Recambio, Recoletos, 5.—F. Abadal, Alcalá, 62.—N Jiménez, Hernán Cortés, 16.—Casa Ardid, Génova, 4.—Vargas Hermanos, Suc., M. de Cubas, 16 y 18.—I. García Palacios, Bárbara de Braganza, 10.

## CARRERA "SUBIDA CUESTA DE LAS PERDICES"

### Una organización lamentable

La prueba motorista titulada «Subida a la Cuesta de las Perdices», llevada a efecto el día 11 del actual, adoleció, en primer lugar, de toda carencia

nuestro temor de que de seguir por el lamentable camino emprendido, las pruebas de esta índole en la capital de España, tendrían muchos puntos de contacto con las organizadas en Viti-gudino con motivo de sus fiestas.

te, al deslucimiento de estas pruebas contribuyen no sólo los peatones, que se agolpan en la pista dificultando la marcha de los corredores, sino también esa cantidad de *aficionados* (a estorbar) que toman el circuito por co-



*Gonzalo Alonso Martínez, que, con su entusiasmo, correspondió a la expectación que su actuación había despertado.*

de interés deportivo. Si a esto añadimos que, como espectáculo, también dejó mucho que desear, habremos apuntado las características de la jornada.

No basta, ni podrá bastar nunca, la buena voluntad de una entidad para llevar a efecto pruebas de este género, cuando sólo se cuenta con eso, con la buena voluntad.

En más de una ocasión, en estas mismas columnas, hemos apuntado

Es necesario, hemos dicho siempre, que las entidades organizadoras de estas carreras recurran a las autoridades oficiales, a fin de obtener de ellas los elementos de que indiscutiblemente carecen.

Pretender echar la culpa sistemáticamente a la *incultura del público*, no nos parece bien. Ciertamente, que gran parte de él observa, generalmente, una actitud muy poco deportiva; no menos cierto que, en gran par-

*nejos de indias* para sus experimentos.

Más de una vez nos hemos preguntado si no podía evitarse esto.

Ahora bien, no es con buenos consejos como se hace entrar en razón a los desmandados; hay otros procedimientos que son, librenos Dios de señalarlos, muy conducentes al propósito.

Además, el público de Madrid es, sin duda alguna, el mejor público de España; bastaría hacerle comprender con

enérgica autoridad cual es su puesto, para que pasara a servir de ejemplo entre todos los públicos del mundo.

No habría más que seguir la conducta de San Sebastián, que viene dando la pauta en todo cuanto se relaciona

pueden pesar sobre un corredor determinado, una inscripción puede quedar sin efecto llegado el momento de la carrera. Contra esto, naturalmente, no protestamos.

Ahora, lo que sí nos parece muy

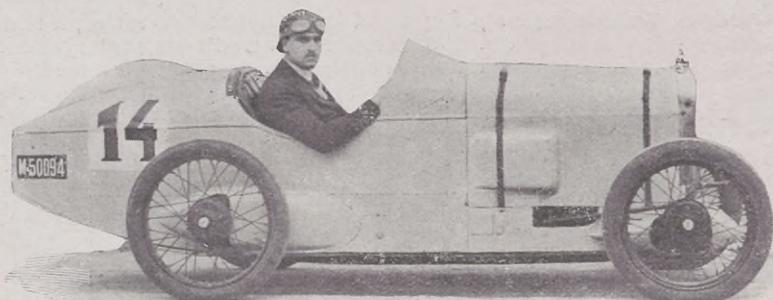
fórmula que evite la repetición de hechos como el que apuntamos. Es posible que las multas, sabiamente aplicadas, fuera un buen sistema.

### Un numeroso público

El excelente tiempo con que la prueba se realizó y la extraordinaria afición que en la capital de España se siente de día en día por las pruebas motoristas, hizo acudir a la Cuesta de las Perdices una cantidad de público tal, que, lejos de ser beneficiosa para la realización de la prueba, contribuyó, en gran parte, a su mayor deslucimiento.

Si estos alardes deportivos fueran tan solo un espectáculo público, no tendríamos si no que felicitarnos por la aglomeración, pero es que por encima del espectáculo en las pruebas motoristas hay otros intereses que calificamos, cuando no de sagrados, de muy respetables, que ventilarse. Y considerados desde este punto de vista, el público estorba.

Habría una solución y es la de que en tanto no pueda llegarse a una organización completa, con la que se consiga del público la actitud debida, las pruebas de este género deben celebrarse lo bastante lejos de la pobla-



*Fernando Sirvent, con su «Austin» (Brooklands), 750 c. c., vencedor absoluto en su categoría, después de terminar la carrera.*

con automovilismo, imitándole en las admirables organizaciones que de las carreras de todas clases viene haciendo.

No creemos, por lo demás, que sería muy difícil el poder conseguir del elemento oficial el necesario apoyo, que en San Sebastián presta, a fin de que fuera dado a ese público, que luego se le llama inculto y otros adjetivos por el estilo, la máxima sensación de autoridad, que conduce, lógicamente, al máximo respeto a lo establecido.

Y si estas dificultades se consideran insuperables o no puede obtenerse este apoyo oficial por las circunstancias que sean, hora es ya de ir pensando en no organizar más pruebas.

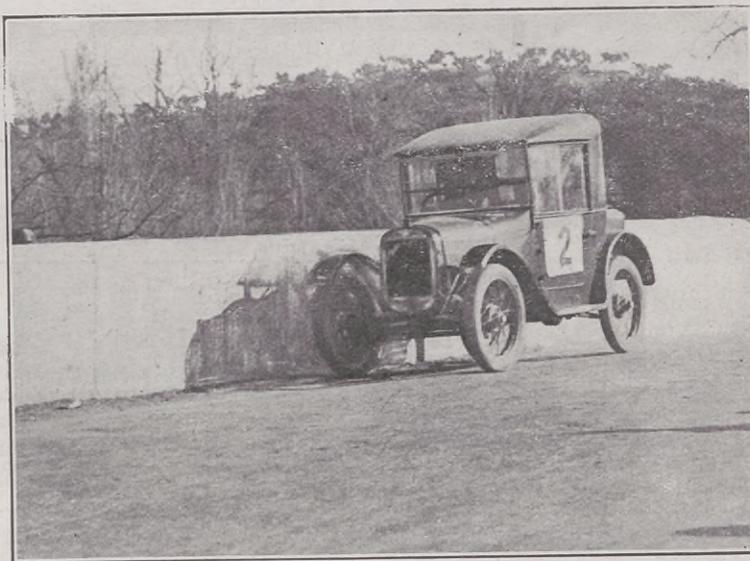
Como no nos gusta cebarnos en la desgracia de nadie, nos limitaremos a clasificar la organización de la carrera «Subida a la Cuesta de las Perdices», de lamentable, y haremos punto.

### Los «forfaits»

Otra de las causas que sistemáticamente vienen desluciendo cuantas pruebas motoristas se organizan, son la abundancia de injustificados «forfaits».

Casos hay en que por cualquier accidente ocurrido a un motor, concienzudamente preparado, o por circunstancias no siempre previstas, que

mal, y recordamos haber hablado de ello en más de una ocasión, es la inscripción de un corredor o una marca, a sabiendas de que en manera alguna va a tomar parte en la prueba. Creemos necesario el estudio de alguna



*El «Austin» de riguroso turismo que, conducido por José Acosta, consiguió la acostumbrada victoria para la marca.*

ción y en días quebrados de la semana, a fin de que la concurrencia sea lo menor posible.

Basta un solo detalle para darnos la razón.

Se había preparado para esta prueba la flamante cronometración eléctrica; pues bien, la excesiva cantidad de *aficionados* se dedicaron a pisotear de tal forma la cinta extendida en la carretera, consiguiendo fundir el inducido del cronómetro y dejándolo en la imposibilidad de funcionar.

Hubo que recurrir al antiguo sistema de cronometración.

### La carrera

En el trozo indicado entre el poste señal del R. A. C. E. a la portillera de lo alto de la Cuesta de las Perdices, en una longitud de un kilómetro doscientos seis metros se celebró esta prueba de velocidad, con salida lanzada.

La cuesta tiene una pendiente de tres por ciento hasta el poste del kilómetro ocho y de cuatro por ciento hasta el alto.

Aunque la subida estaba anunciada para las nueve de la mañana, en tanto se intentaba reparar la avería ocurrida en la cronometración eléctrica, hicieron retrasarse el comienzo de la prueba hasta las diez menos cuarto.

A esta hora se dió la salida en Puerta de Hierro, comenzando por las motos de turismo de menor a mayor cilindrada.

El primero en salir es Sostre, en una Douglas de 750 c. c.; sigue a continuación Gregorio de la Osa en una Triumph de igual cilindrada y, por último, Emilio Pérez sobre «side-cars» Douglas de 600 c. c.

No mencionamos los «forfaits».

Después participan en la prueba los vehículos de «sport», siendo el primero José Acosta, sobre «Austin» 750 c. c. A continuación Esteban Gallarza, en «B. N. C.», en la categoría de 1.100 c. c. resultando ambos vencedores en sus respectivas categorías.

En la categoría de 1.500 c. c. sube el primero Ivan, en «Senechal», y a continuación José Gómez, en Bugatti, viéndose éste cortado en su ascensión, al término, por un coche de alquiler. Francisco Casas, que substituye a Santos Mateos en la conducción de un «auto» de dos litros, sale, pero se tiene que parar por avería en bujías, regresando a Puerta de Hierro para volver a subir, después de Toda, en

un Chenard Walcker de dos litros. Reanudada la prueba, suspendida media hora para facilitar el tránsito por el circuito, abierto en ese lapso, Toda hace la subida en repetición, por lo cual no se le incluye en la clasificación.

En la categoría de coches de carreras es el primero Fernando Sirvent, en «Austin» de 750 c. c., que hace una buena subida; a continuación Carrasco, sobre «Ratier», se ve obligado a parar

José Acosta, (Austin), 1 m. 9 s. 9 d. (media, 62 k.).

1.100 c. c. Unico, Roger Alexandre (B. N. C.), 47 s. 3 d. (media, 92 k.).

Automóviles (1.500 c. c.): 1.º José Gómez (Bugatti), 50 s. 9 d. (media, 86 k.); 2.º Jorge Ivan (Senechal), 1 m. 1 s. 9 d. (media, 70 k.).

Dos litros: 1.º Francisco Toda (Chenard Walcker) 31 s. 2 d. (media, 139,211 k.).

Carreras (autociclos 750 c. c.):



*El Chenard Walcker de Toda, que tan bonita actuación hubiera efectuado de no sufrir una pequeña avería.—Foto Ragel.*

en la curva del puente, repitiendo, seguidamente, el intento; Alexandre, sobre «B. N. C.»; Acosta (Amilcar) y Martín (Salsom), suben después.

En coches de 1.500 c. c. suben Rómulo San Martín y Gonzalo Alonso Martínez, cuya subida produce muy buena impresión, ambos sobre Bugatti.

Por último, en coches de dos litros toma parte Bohorques y Santos Mateos, siendo el primero uno de los corredores que mayor sensación de decisión da al público.

No mencionamos los «forfaits».

### Clasificación

Turismo (motos 500 c. c.): 1.º Gregorio de la Osa (Triumph), 49 s. 8 d. (media, 87,217 k.); motos 750 c. c.: 1.º César Sostre (Douglas) en 40 s. 7 d. (media, 106,717 k.).

«Side-cars» (600 c. c.): Unico, Emilio Pérez (Douglas), 52 s. 5 d. (media, 85 k.).

Sport (autociclos 750 c. c.): Unico,

1.º Fernando Sirvent (Austin), 45 s. 5 d. (media, 95 k.); 2.º J. M. Carrasco (Ratier), 54 s. 7 d. (media, 79 k.). De 1.100: 1.º José Acosta (Amilcar), 41 s. 3 d. (media, 105,500 k.); 2.º Juan Martí (Salmson), 42 s. 9 d. (media, 101,500 k.); 3.º Roger Alexandre (B. N. C.) 44 s. 7 d. (media, 97 k.).

Automóviles 1.500: 1.º Rómulo San Martín (Bugatti), 38 s. (media, 114,315 kilómetros); 2.º Gonzalo Alonso Martínez (Bugatti), 38 s. 4 d. (media, 115,109 k.). En la repetición invirtió 42 s. 7 d.

«Autos» dos litros: 1.º Ignacio A. Bohorques (Bugatti), 31 s. 4 d. (media, 138 k.); 2.º Santos Mateos (Bugatti), 32 s. 6 d. (media, 133,233 k.).

### Premios

Han sido concedidos a los ganadores veinte copas, donadas por diferentes casas y periódicos deportivos, y por los corredores D. Gonzalo Alonso Martínez y D. José Acosta.



## La futura línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires.

**A**PROBADO por el Gobierno español el proyecto de que es autor el teniente coronel Herrera, entra en vías de realización franca el establecimiento de una línea regular de aeronaves entre España y la República Argentina. Y este hecho viene a significar no sólo un grato suceso para las relaciones iberoamericanas, sino también en el orden nacional, una manifestación importante de la actividad industrial y financiera española.

A tal efecto, la Compañía aérea Colón ha iniciado los preparativos para establecer un aeropuerto en Sevilla, que ocupará una extensión de 20 hectáreas. Esta importante base aeronáutica comprenderá el «hangar», de 500 metros de largo por 50 de ancho y alto, y todos los elementos necesarios al fin que la nueva Sociedad persigue. Así, el poste de anclaje, que consistirá en una torre de 30 metros de altura, tendrá ascensor, canalizaciones de agua, combustible y grasas para la aeronave anclada; la fábrica de hidrógeno podrá producir diariamente 12.000 metros cúbicos de gas; la energía eléctrica se suministrará por una central de 200 kilowatios. Contará, además, el aeropuerto con almacenes capaces para contener 700 toneladas de cok; con un gasómetro de 20.000 metros cúbicos; depósitos de combustible y grasas capaces para 80.000 litros; almacenes y garages para los automóviles del aeródromo; astillero con talleres de duraluminio, estampado, ajuste, calderería, fundición, forja, soldadura autógena, motores, carpintería, carrocería, sastrería y cordelería. Habrá dos «hangares» de montaje: uno de 300 metros de longitud por

80 de ancho y 50 de alto para el montaje simultáneo de dos aeronaves y otro de 50 metros de largo y ancho para el montaje de los anillos y cuadernas. Los talleres ocuparán una extensión de 1.000 metros cuadrados, estando destinados los almacenes del astillero, en número de cinco, a contener primeras materias, piezas manufacturadas, largueras, globos interiores y motores.

En el aeropuerto de Sevilla se construirá rápidamente una nueva ciudad, formada por locales para viajeros, restaurantes, dormitorios, viviendas de empleados y obreros, oficinas y dependencias sanitarias. Contará, asimismo, con cantinas e instalaciones benéficas. Toda una población de 2.000 obreros y funcionarios, cuyo número se duplicará al comenzar la fabricación del duraluminio, se instalará en estos edificios, constituyendo un importante núcleo de población.

Para la mejor facilidad en las comunicaciones, radicará en el aeropuerto una estación ferroviaria que comunicará con la línea M. Z. A., mediante varios kilómetros de vía normal.

El proyecto afecta a la realización de otras obras importantes. Se refieren éstas a la construcción de calles, galerías para la conducción de aguas y alcantarillado. La instalación eléctrica y la calefacción figuran asimismo en los planes de la Compañía concesionaria. El coste del aeropuerto se calcula en 30 millones de pesetas, que adelantará la Compañía, reintegrándose en sucesivas anualidades, por medio de la subvención del Estado de esta cantidad.

La importancia notoria del proyecto ha excitado no solamente el interés, sino la competencia extranjera. Del éxito de esta empresa dependerá, tal vez, de modo importante, el porvenir del dirigible como elemento de transporte comercial y postal. En parecidos términos, y en virtud de la emulación española, algunas naciones extranjeras estudian la posibilidad de establecer otras líneas aéreas que unan el viejo continente con América.

El proyecto del teniente coronel Herrera, presentado en el año 1917, significa un progreso de carácter práctico en la historia de la aviación. La guerra europea, con sus naturales consecuencias, dificultó su realización anterior; pero ahora, vencidos los obstáculos que se habían opuesto a tan importante proyecto, la constitución de esta entidad española viene a representar un hecho de indudable importancia para la vida económica de España. Puede ser, además, considerado como un notable impulso para la industria aeronáutica, ya que los dirigibles que se empleen serán construídos en fábricas nacionales.

Estas aeronaves, con una capacidad de 135.000 metros cúbicos, de tipo semirígido, contarán con nueve motores de 400 caballos, lográndose su construcción en los astilleros de Sevilla. Podrán transportar cuarenta viajeros, y doce toneladas de mercancías. Pero su más importante función, en lo que a esta empresa afecta, se refiere al transporte postal, de indudable interés por la rapidez con que habrá

(Continúa en la página 26).

*avco*

**Por esta vez..**

AMORTIGUADORES  
HARTFORD

TERMOMETROS  
RADIADORES

FAROS  
LUCAS

BOCINAS  
BOA  
DE  
TODAS CLASES

BUJIAS  
K.L.G.  
BOSCH y PILOT

PARA  
CHOQUES

AMORTIGUADORES  
**Hartford**

ENGRASE  
A PRESION

AVISADORES  
KLAXON

PARABRISAS  
AUSTER

BOMBILLAS  
PHILIPS

BATERIAS  
SMITH

PRUEBA BUJIAS  
AIRCO

ARRATAS ELECTRICAS  
TODAS CLASES

AUTOMOVILES  
ROLLS ROYCE

**CUBREBALLESTA**

C. DE SALAMANCA - P<sup>o</sup> de Recoletos, 14  
REPRESENTANTE EXCLUSIVO

# RADIADORES COROMINAS

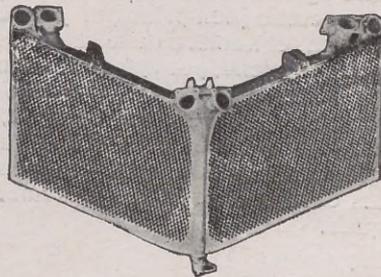
para autom6viles y aviaci6n.

Proveedor efectivo de la Real Casa

**Madrid**

Calle de Montele6n, 28

Tel. 31018



**Barcelona**

Avda. de Alfonso XIII, 458

Tel. G-788

Radiator con nido «STANDARD ESPAÑOL», patentado

de lograrse. La travesía, que comprenderá 10.000 kilómetros, sin escala, podrá hacerse en tres días y medio. Poseerá la Compañía dos dirigibles, cuya salida se fijará simultáneamente, cruzándose en el Ecuador, y con otro de repuesto.

Los estudios realizados fijan un gasto de 300.000 pesetas para cada viaje, ascendiendo a 6.000 el precio del billete que deberán abonar los pasajeros.

Para la organización de los trabajos prácticos necesarios se organizará un primer viaje, en el que intervendrá el teniente coronel Herrera, navegando en un *zeppelin* de 105.000 metros cúbicos, actualmente en construcción. Los elementos técnicos que han estudiado tan importante plan de comunicaciones aéreas han emitido informes favorables respecto a la seguridad en las travesías. En estos viajes será utilizado el gas Helio, que ofrece grandes ventajas.

La nueva Compañía se propone iniciar los viajes directos a América en un plazo muy breve.

#### Influencia de la Aviación en la moderna construcción del automóvil

M. William B. Stout ha publicado recientemente un documentado artículo en una revista técnica francesa, en el que hace interesantes consideraciones sobre la técnica del automóvil.

Los principios de la construcción de aeroplanos, desde el punto de vista de estructura—dice el señor Stout—, prueban que el automóvil actual es demasiado pesado. Las partes metálicas de un aeroplano, aunque no representan más que una fracción del peso de nuestros coches modernos, son mucho más resistentes y más rígidas.

Por otra parte, los motores de aeroplano, que son de más larga duración y más seguros que los motores de automóviles, pesan menos de un kilogramo por HP., en lugar de 10 kilogramos por HP.

que pesa un buen motor de un auto moderno. No existe ninguna razón para que un peso igual al tipo aeroplano no pueda ser adaptado al automóvil, en beneficio de este último. Construyendo automóviles de peso reducido se podrá, al mismo tiempo, según los principios adaptados al aeroplano, dotarlos no solamente de cualidades superiores en lo que concierne al recorrido por carretera, sino de una resistencia y una duración más grandes y de un rendimiento que alcanzara a lo menos al doble del rendimiento del vehículo actual.

Para desarrollar las razones que me han hecho anticipar esta tesis, voy a explicar primeramente las divergencias fundamentales que, bajo el punto de vista de técnica, existen entre el automóvil y el avión. Hasta la fecha, la construcción del automóvil no descansa sobre ningún principio de estructura. Para el aeroplano, la base entera de su construcción es la estructura. Para el auto se construye un motor, un bastidor, una transmisión, un eje, una rueda, etc. Todas estas piezas pueden ser fabricadas individualmente y de los mejores materiales que existen en el mundo, se equipa después sobre las dos terceras partes de la longitud del bastidor una carrocería modelo «up to date», silenciosa, lujosa, etc. Pero, en cambio, existe muy poca preocupación para saber donde está situado el centro de gravedad del vehículo y la concentración de las fuerzas mecánicas. El resultado de todo este sistema es que la construcción automóvil de nuestros días no es más que una aglomeración de detalles, que lleva como plan principal y fundamental, el nombre de la marca. La marca X tiene, por ejemplo, un motor en el que el peso por HP. es inferior al de su contrincante, o bien un bastidor provisto de una desmultiplicación que compensa las oscilaciones en los desembragues.

Los directores, en la industria del automóvil, tienen menos de ingenieros que de directores de ventas, de organizadores o simplemente de financieros. Son poco conocedores de la mecánica y no gustan de innovaciones. Pero como para la organización de ventas son éstas necesarias, ellos siguen la corriente. De esta forma, el automóvil actual es, en realidad, construido por los comerciantes y no por los técnicos.

Las dos industrias, el automóvil y el aeroplano, tienen necesidad de encontrar un punto medio: la primera debe volver por más tiempo hacia la técnica; la segunda debe comercializarse. De la realización de estos dos puntos depende la ayuda mutua de dos industrias hacia un desarrollo común.

## TALLERES

GRAFICO-HISPANO  
FOTOCRABADO

Galileo, 34.

Teléfono 31021.

Madrid

## El comercio del automóvil en Francia, durante 1926

El balance del comercio del automóvil en Francia durante el pasado año 1926, ha sido cerrado con un resultado sumamente satisfactorio. Las importaciones han disminuído sensiblemente en comparación con el año precedente, y en cambio las exportaciones han aumentado de una manera apreciable.

### IMPORTACIONES

Los envíos de la industria extranjera han sido en el año 1926 de 159.329 quintales en lugar de 242.482 quintales en el año 1925, lo que representa para 1926 una disminución de 83.153 quintales, o sea el 52 por 100.

Los principales países exportadores han sido en 1926; los Estados Unidos con 2.910 coches, Italia con 2.014, la Unión Belga-Luxemburguesa con 192, Gran Bretaña con 139, etc., etc.

### EXPORTACIONES

Las exportaciones han sido elevadas a 977.677 quintales. En 1925 llegaron a 771.556 quintales, representando, por lo tanto, un aumento para 1926 de 206,121 quintales, o sea el 26 por 100; la depreciación de la moneda francesa no ha sido ajena en este aumento de exportaciones.

Los principales clientes de Francia han sido: U. S. Belga Luxemburguesa con 8.423 vehículos; España, 8.379; Argelia, 5.730; Inglaterra, 5.461; Suiza, 4.657; Indochina, 2.895; Marruecos, 1.3851; Ho-

Telegramas } **TREMA**  
Telefonemas }

TELÉFONOS { URBANO } 51.501  
                  { INTERURBANO }

ACCESORIOS-CARROCERIAS  
SAINT-DIDIER  
PARIS

## AGENCIA **TREMA**

AUTOMÓVILES  
FLINT-LOCOMOBILE-CITROËN

Concesionario: JOSE MAESTRE ZAPATA

TALLERES Y DEPÓSITO: NÚÑEZ DE BALBOA, 5

EXPOSICIÓN Y OFICINAS:  
VILLANUEVA, 34

landa, 1.712; Alemania, 1.630; Italia, 1.561; A. O. F., 1.121; Portugal, 1.118; Checoeslovaquia, 1.009; Argentina, 886; Túnez, 487; Japón, 440; Madagascar, 400; Brasil, 266; Polonia, 198; Estados Unidos, 196; Servia, 186; Suecia, 150; Noruega, 111, etc., etc.

	IMPORTACIONES			
	Cantidad		Valor	
	1925	1926	1925	1926
	Quintales		Millares de francos	
Automóviles para pasajeros.....	225.458	146.989	159.091	142.250
Vehículos de comercio, agricultura et- cetera .....	5.357	1.669	1.221	859
Carrocerías y piezas sueltas .....	11.667	10.671	10.966	15.281
Totales .....	242.482	159.329	171.278	158.370
	EXPORTACIONES			
	Cantidad		Valor	
	1925	1926	1925	1926
	Quintales		Millares de francos	
Automóviles para pasajeros.....	652.919	852.200	1.927.816	2.347.623
Vehículos de comercio, agricultura et- cetera .....	108.387	137.098	181.007	218.778
Carrocerías y piezas sueltas .....	10.250	8.379	9.420	7.270
Totales .....	771.556	977.677	2.118.243	2.573.671

(De Automóvil Comercio)

## EL CIRCUITO DE LA SIERRA DE GREDOS

El comisario regio del Turismo, Marqués de la Vega Inclán, que con tanto entusiasmo y constancia irabaja por el fomento de los viajes en España, ha hecho interesantes manifestaciones acerca del circuito automovilista, que pudiéramos llamar la «ronda» de la sierra de Gredos, en cuya organización se ocupa actualmente, y del que ya hemos anticipado algunas noticias.

La organización de este circuito es un verdadero acierto, porque permitirá admirar de cerca todas las magnificencias de los panoramas de la sierra de Gredos, sus lagunas y bellezas; disfrutar del clima tónico y fuerte de la sierra y del bellísimo valle del Tiétar, y evocar no pocos recuerdos históricos.

El Marqués de la Vega Inclán, que tantas loables empresas ha realizado en pro del turismo, como la Casa y el Museo del Greco, en Toledo; la Casa de Cervantes, en Valladolid; el Museo Romántico, de Madrid; la Residencia de América y las Hospederías del barrio de Santa Cruz, en Sevilla; establecimiento de carreteras de turismo y otras más, concentra ahora su entusiasmo en el circuito de Gredos.

«El automóvil—ha dicho el Comisario regio del Turismo—es el elemento civilizador por excelencia. Al sitio donde no llega el tren llega una camioneta, que cuesta 5.000 pesetas. Y no es esto solo en ventaja de turismo; las rutas de éste abren caminos a otros aspectos de mayor trascendencia. Se fomenta la producción, se estimula el trabajo, aumenta y se intensifica la vida de las industrias. Utilizando el automóvil—y esto es lo que estoy haciendo ahora—se podrá recorrer en un día ese maravilloso circuito de Gredos: la isla sagrada de España en otros períodos geológicos, fuente inagotable de los más puros deleites estéticos, suma de todas las cosas sanas y admirables, como ha dicho muy bien Marañón, que encierra el clima de montaña. Puede arrancarse, para realizar

lo de Madrid, de un lado, por Avila y de otro, por Talavera, para dar la vuelta ahora por el puerto del Pico y Arenas de San Pedro, y más adelante, cuando se completen algunos trozos de carretera, por Candeleda, la Vera de Plasencia, Tornavacas y el Barco de Avila, pudiendo, desde allí, combinarse otras excursiones a las sierras de Béjar y de Francia, dando así fácil acceso a monumentos como el monasterio de Yuste, castillos de Valdecornejas y Mombeltrán, murallas, y en general, joyas artísticas de Avila, Talavera de la Reina, el Barco de Avila y Arenas de San Pedro y riquezas naturales como las frutas de la Vera, la caza y la pesca...

Ya está construyéndose el primero de los «paradores»—que se instalarán en los puntos más estratégicos del recorrido, alojamientos con todo *confort*, bibliotecas, servicios sanitarios de urgencia, garage, talleres de reparación, etc.—; el primero, como le digo, pronto será inaugurado cerca de Navarredonda, de granito, con elementos arquitectónicos admirables, procedentes de Villacastín—¡80 carretas nada menos llevé desde allí!—, con garage para una docena de automóviles. Este parador servirá de centro de comunicaciones para la parte del circuito correspondiente a la provincia de Avila, como los otros proyectados en las cercanías de Arenas de San Pedro para la de Toledo; en las de Yuste, para la de Cáceres, y en las del Barco, para la de Salamanca, completando así un cuadrilátero en el que se encierra una de las regiones de España más propicias para el turismo y el alpinismo, y cuyas consecuencias han de beneficiar considerablemente a las provincias de Madrid, Toledo, Cáceres (Vera de Plasencia), Salamanca y, fundamentalmente, a Avila.»

Nuestro deseo, ya anteriormente manifestado, es que la empresa logre un franco éxito, ya que significa un paso agigantado en el camino de un desarrollo del turismo automovilista.

La Redacción y Administración de AUTO se ha trasladado a la calle de la Libertad, 4, bajo.

## LA FITXINE

SECA INSTANTANEAMENTE Y PROTEGE LOS NEUMATICOS DE LA HUMEDAD Y LOS RAYOS SOLARES. HACE IMPERMEABLES LAS CAPOTAS DE LOS AUTOMOVILES, Etc.

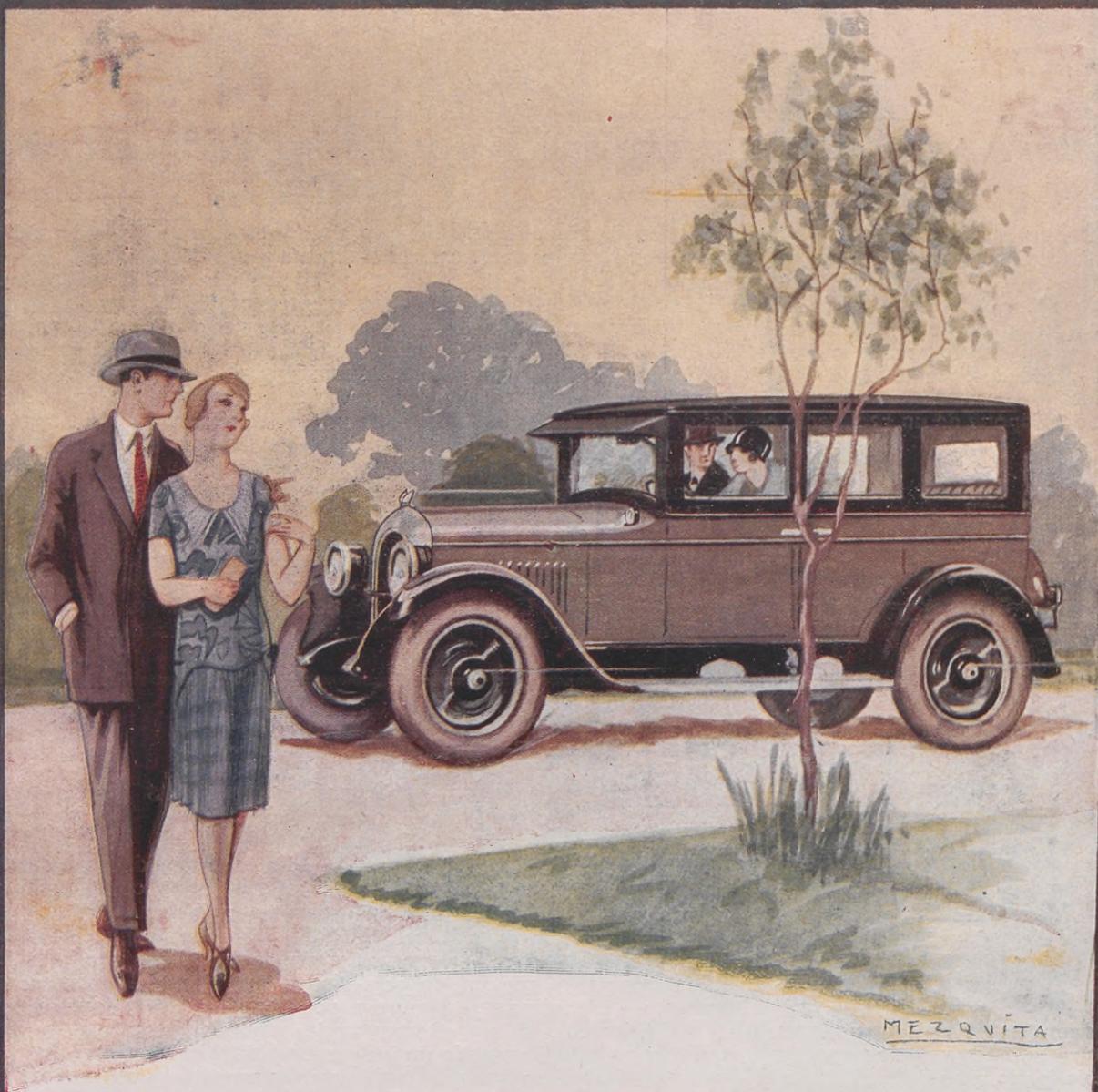


DE GRAN UTILIDAD  
PARA LOS AUTOMOVILISTAS

Representantes exclusivos:

FIT

Hermosilla, 15 Tel. 54814



# Chrysler

Agencia exclusiva para España:

**S. E. I. D. A. (S. A.)**

PLAZA DE LA LEALTAD, 4.

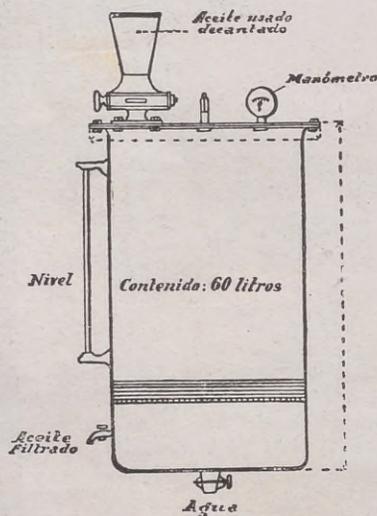
AV. DE PIMARGALL, 14

MADRID

## Filtro a presión para aceite usado por automóvil y aeroplano

HE aquí el diseño de un filtro a presión, utilizado con gran eficacia por el Centro Automovilista de la Marina de Cherbourg, para devolver a los aceites usados, si no todas, por lo menos parte de las cualidades perdidas en el trabajo.

Se compone de un recipiente ci-



lindrico, enlucido de palastro, de cuatro milímetros de espesor, con doble fondo y una plataforma soldada autógenamente y perforada por agujeros de 10 milímetros y destinada a recibir un litro de filtración.

El recipiente, cuya capacidad es de 60 litros de aceite para filtrar, está provisto de un nivel y cerrado por una tapadera de palastro, sujeta con por 24 tornillos de palastro.

Tiene la tapadera una espita de embudo para la recepción de la grasa, una gruesa válvula para la

inyección de aire comprimido y un manómetro graduado de 0 a 3 kilogramos.

El ajuste perfecto se lleva a cabo mediante el uso de puntas de grueso cuero.

El grifo de salida del aceite filtrado se encuentra a media altura del doble fondo, y una válvula en el centro inferior permite la evacuación completa del agua residual después de la filtración.

El lecho o materia filtrante se compone, por lo menos, de cuatro rodajas de fieltro de 10 milímetros, adaptadas perfectamente a la forma del recipiente. Cada círculo de éstos está separado del otro por

una doble tela metálica de análoga forma a aquéllas.

El aceite usado se pasa primeramente por un decantador ordinario, acoplado a la máquina, para extraer el agua y las impurezas de mayor cuantía. Se introduce, después, en el filtro. Una vez cerrado herméticamente, se da presión al aire mediante una bomba por intermitencias, de forma que el barómetro se mantenga entre uno y uno y medio kilogramos.

Esta filtración no devuelve al aceite todas sus primitivas cualidades, pero tiene positivos y prácticos resultados para el empleo, por una sola vez, del aceite usado.

### Se prueba una llanta especial

#### para alcanzar fantásticas velocidades

SE ha probado en Fort Dunlop, en presencia del Mayor Segrave, una llanta construída especialmente para correr a la velocidad de 322 kilómetros por hora, en el concurso que ha de celebrarse en las arenas de Daytona Beach (Florida), al que Segrave se propone asistir, usando un juego de esta clase de llantas.

El experimento se hizo en Fort Dunlop, en una máquina giratoria eléctrica, de pruebas, con la que fué sometida la llanta al mismo trabajo que ha de hacer en la carretera o en la pista. Primeramente se hizo la prueba con una llanta del tipo antiguo; llegó a alcanzar una velocidad de 193 kilómetros por hora, pero cuando se le aplicó la carga que hubiera llevado en las condiciones efectivas de la carre-

tera, la superficie de rozamiento de la cubierta saltó como arrancada por una explosión.

Se probaron después otras llantas y, entre ellas, una parecida a las que el Mayor Segrave se propone emplear. Esta llanta era lisa, sin ninguna superficie de rozamiento de la cubierta y al final de la prueba resultó relativamente fría.

«¡Es maravilloso!» dijo el Mayor Segrave—. A 322 kilómetros por hora, una llanta da mil ochocientas revoluciones por minuto y cada centímetro de su circunferencia se encuentra aplastado entre el aro de la rueda y el piso de la carretera treinta veces por segundo.

Estoy tan seguro como humanamente puedo estarlo—añadió—, de que haré más de los 322 kilómetros por hora».



RENOVACIÓN DE CUBIERTAS  
VENTA DE MAQUINARIA "FIT" PARA RENOVACIÓN  
Y REPARACIÓN DE LAS MISMAS.

REPRESENTACIÓN EXCLUSIVA DE  
LA SOCIÉTÉ DES PROCÉDES "FIT"

HERMOSILLA, 15.-MADRID

TELÉFONO 54814



## LA MUERTE ESTÁ ABAJO

EL momento en que toda la casa sonaba, vibraba, parecía tambalearse con el estruendo del baile. Todo el piso primero era de salones, intinitamente alejados por los espejos, como si el mundo entero fuese aquella masa de locos que se movía, estrujándose entre vahos de calor, de luz artificial, de música y de palabras a gritos. Cada uno iba disfrazado, y en el disfraz se conocían sus sentimientos, sus gustos, la personalidad a que aspiraba. Pocas mujeres enseñaban la sonrisa bajo el corto antifaz a la veneciana; la mayoría, despojadas de él, sentían ardor en el rostro, miraban con los párpados dilatados y el globo de sus ojos daba reflejos de límpida agua. A veces, un danzarín hundía la boca y la lengua en la carne de un hombro desnudo. Algunas carcajadas estallaban simulando un desmoronamiento de vidrios. Sobre la melodía de los violines disparaban taponazos los vinos generosos. El dueño del palacio se había puesto una botarga para agrandarse la barriga e iba a la moda de mister Pickwick: su felicidad era comer y, masticando, por la cara le rebosaba el color rojizo como un arrebol. Un diablo de teatro procuraba escarbarse la frente con el cuernecillo de oro para arrancar un chispazo de ingenio que obscureciese algo la majestad de la creación, personificada para él en cierto artista vestido a lo año 40, que melancolizaba con su dama. Grupos de ninfas griegas hacían corros, enseñando la pierna y medio muslo desnudos. Detrás de las cortinas había secretos. La muchedumbre estaba rodeada de una fila de viejos, que, sentaditos en sus sillones, orlaban la pa-

red, semejando un friso de figuras de cera. Y en toda la casa el zumbido, el rumor, que sonaba a mar, la dulzura de la música y la batahola no cesaban, ni el oleaje de grupos que se mareaban mezclándose unos a otros, bailando, gas-tándose...

Dominando el estrépito, un criado apareció en una puerta y gritó, tembloroso:

—¡Señor! ¡La Muerte está abajo!

Cesó la música de repente; paralizóse todo. Las miradas se volvieron unánimes al criado: estaba lívido.

—¡La Muerte está abajo, señor!

Todos sintieron un frío voluptuoso en la nuca, una ondulación recorriéndoles la espalda. Se oyó la palabra terrible formulada como pregunta, en voz baja y ahogada:

—¿La Muerte? ¿La Muerte?

El dueño del palacio tiró un pastelillo sin tragar el último bocado y fué hacia el sirviente.

—¿Qué Muerte? ¿Una máscara?

—No.

—¿La Muerte qué? ¿Qué Muerte? No entiendo.

No quería entender. Nadie quería entender. Todos tenían sudor frío en las manos. El criado se echó a llorar:

—¡Señor! ¡De verdad es la Muerte!

Uno disfrazado de militar, con el falso valor de los disfrazados de militares, avanzó fanzarrón, sacando la espada de hoja de lata:

—Pues bien: que pase.

Peró su sonrisa sonó fría y hueca, falsa, mientras se miraban unos a otros, como queriendo encontrar en otro rostro la idea salvadora.

La idea salvadora brotó:

—¡Cerrad la puerta!

Como todos fuesen a cumplir la orden, se produjo un desbarajuste. Cada cual, en el remolino, se perdió entre los demás. Sólo los viejecitos, agarrados a los brazos de los sillones, sin poder incorporarse, no decían ni hacían nada. Tenían vivos nada más los ojos.

El dueño subió, dejándose caer en una silla, desfallecido:

—¡Es la Muerte, sí! ¡La he visto!

Inmediatamente las puertas de todos los huecos fueron cerradas; los cortinajes, corridos; todos los intersticios, tapados con telas que se arrancaban ellas y que ellos metían a la fuerza, rompiéndose las uñas. Muchas mujeres lloraban con congoja. Otras se abrazaban a sus hombres, buscando protección. Los músicos, en lo alto de su tribuna, con el violín y el arco, miraban azorados, en pie.

Pasó un poco de tiempo.

Se atisbó, abriendo con infinitas precauciones, la calle. Estaba desierta y tenía el color acuoso de la aurora. Como no se percibía cosa alguna, atrevieron algunos a salir a la gran balconada, que sobresalta un metro sobre el portalón. Entraron atropellándose, como huyendo del rayo. La habían visto. Era una figura severa, humana, con la toca negra caída sobre el rostro. Estaba inmóvil y en pie en el umbral, aguardando.

Todos se desesperaron, cogidos en aquel cepo del que era imposible huir. El tiempo transcurría. ¿A quién iba a buscar la Muerte? Apenas lo apuntó alguien, se encararon con los viejos, cuyos ojos—únicamente—vivían en ellos. El instinto de conservación arrebató fuera de sí a los bailarines. Agarraron a los viejos y arrastrándo-

les con prisa acelerada, abrieron la puerta—¡la horrible puerta!—y los arrojaron a la calle, se los arrojaron a Ella. Después hicieron barricada en la puerta y escucharon ansiosos, con ese silencio en que tan bien se oye el reloj del corazón.

Nada. En la calle, color de agua, el silencio era también profundo. Se asomaron de nuevo. Ella seguía allí. Nadie llamaba, nadie aparecía. Si alguno de los refugiados en los salones miraba hacia un sitio, todos se volvían alarmados. El que llorase hacía llorar a todos. Y el tiempo seguía pasando, entre tanto, seguía pasando con su paso insensible.

Los más nerviosos, no pudiendo soportar aquella interminable tensión, abrieron, lanzándose a la calle. Les llamaron con horrible angustia los de dentro. Ninguno contestó. Silencio denso en la atmósfera, alrededor de Ella.

¿Qué haría con los que se fueron? Se lo preguntaban forjando hipótesis inútiles. Organizaron la manera de permanecer allí el mayor tiempo posible. Ajábanse los rostros, macilentos. Los disfraces parecían burlas, por lo pomposos, sobre aquellas escuálidas figuras, sucias, abandonadas, palidez y mirar triste. Caídos por el suelo, los había que se desmayaban de miedo y de fatiga. Algunos se habían vuelto locos. Un loco preguntaba, mirándose a un espejo:

—¿Por qué, por qué?

Pasaba más tiempo, largo, lento, inacabable, pasaba más tiempo.

Fueron saliendo, fueron entretegiéndose poco a poco, a medida que se les hacía imposible la cárcel en que estaban. Los salones se despoblaban.

Quedó la puerta abierta. Ella no subió. Seguía en el umbral, inmóvil, como una estatua del relieve de la fachada.

Continuaba el tiempo resbalando, sin notarse su andar.

Los últimos esperaron más, apretándose para sentir la vida.

Pero, momento por momento, el malestar, el vacío, el pensamiento fijo les fué empujando. Preferible era todo a permanecer así en aquella espera espantosa, que no tenía ni alivio ni fin. No podían soportar el insomnio—tenían horrendo temor a dormirse—ni el susto por lo que no se sabía qué podía ser, y que, por desconocerlo, les empavorecía más.

Y nunca ni el menor rumor en la calle, iluminada apenas con el color de agua del cielo. Y nunca, de los que marcharon antes, ni una señal de martirio, de aniquilamiento o de salvación detrás del límite de la puerta.

Quedó uno sólo, un máscara avejentado, encorvado, que devoraba con los ojos los salones, por ver si le aparecía un compañero.

Los salones estaban, asimismo, arruinados: deshechos los muebles, sin reflejo los espejos como láminas de plomo, con frío trágico, con crujidos de esqueleto de maderas, con polvo y moho en todas partes.

El último abrió el balcón y se arrojó a la calle. No se le oyó caer.

Todo estaba desierto dentro del palacio opaco, en penumbra, desmoronándose lentamente, pulverizándose lentamente. Y cuando todo él estaba desierto, entró Ella, majestuosa, pausada, velada, sombría, y, sentándose triste entre toda la tristeza, se puso a esperar, a su vez, su momento de dejar de existir, de morir también.

TOMÁS BORRAS

**ACUMULADORES PARA AUTOMOVILES,  
RADIOTELEFONIA, FERROCARRILES, ETC.**



POR SU PERFECTO AISLAMIENTO, SON LOS PREFERIDOS POR LOS MEJORES CONSTRUCTORES DE AUTOMOVILES

ALUMBRADO

ARRANQUE



LOS TALLERES MAS IMPORTANTES DE ESPAÑA, DEDICADOS EXCLUSIVAMENTE A LA REPARACION DE TODOS LOS ELEMENTOS ELECTRICOS DE LOS AUTOMOVILES



CARGA, MONTAJE Y REPARACION DE BATERIAS

**AUTO-ELECTRICIDAD**

AGENTES EXCLUSIVOS

**MADRID**  
SAN AGUSTIN, 3  
TELÉFONO 10112

**BARCELONA**  
DIPUTACION, 234



*Curiosidades de la pasada temporada. - Ante la próxima, que comenzará el primer domingo de Marzo. - Los premios más importantes. - Carreras para potros de dos años. Concurso Hípico Internacional.*

DESPUÉS de una breve ausencia de nuestra querida España, de regreso de Italia, me encuentro con el «Boletín Oficial de las Carreras de Caballos», que publica la Real Sociedad del Fomento de la Cría Caballar.

No puedo sustraerme a felicitar a sus confeccionadores, pues el trabajo por ellos realizado bien lo merece. Recomendamos a los buenos aficionados se hagan con el último número del pasado año, pues en él tienen todas las estadísticas que pueda imaginarse la cabeza más atrevida.

Como curiosidad, y copiado del mismo, mencionaré que en la pasada temporada, en toda España, el propietario que más dinero ha ganado en carreras fué el señor conde de la Cimera; pesetas 207.037,50. El caballo que ganó más primeros premios fué «Avanti», del barón de Velasco, 13. El oficial que más premios ganó en carreras lisas militares, fué D. Angel Somalo. El jockey que más veces montó en la temporada fué Michel Leforestier, 146, de las cuales triunfó 41. Y por último, que la cantidad total distribuida en premios en la temporada pasada fué de pesetas 1.080.950.

\*\*\*

Tenemos a la vista el programa de las carreras de caballos que, Dios mediante, comenzarán el primer domingo de Marzo en el Hipódromo de la Castellana. Terminarán las carreras en Madrid el día 10 de Julio para comenzar, seguidamente, en San Sebastián.

Consta la temporada de 29 reuniones; 27 en Madrid y 2 en el Real Hipódromo de Aranjuez, que se verificarán

los jueves 5 y 26 de Mayo. Las de Madrid serán los meses de Marzo y Abril, solamente los domingos, y los de Mayo, Junio y Julio alternando los jueves.

Los premios mayormente dotados, cual temporadas anteriores, son el Gran Premio de Madrid, 50.000 pesetas (a correr el 26 de Junio), el Premio Villamejor, o de los tres años, 25.000 pesetas (12 Junio) y el Gran Premio Nacional, otras 25.000 pesetas (22 de Mayo). Todas éstas sobre un recorrido de 2.400 metros. Luego siguen en importancia: los de Alfonso XII, Nouvel And y Eclipse, con la cantidad de 10.000 pesetas cada uno. También 10 premios de 5.000 pesetas cada uno y el resto, hasta completar 145, distribuidos en consignaciones de pesetas 2.000, 3.000 y algunas de 1.250 para carreras militares lisas.

La cantidad total de premios, solamente en el Hipódromo de la Corte, se aproxima a las 600.000 pesetas, cantidad bastante elevada máxime si se tiene en cuenta el sacrificio que significa reclutar esta cifra.

\*\*\*

Este año se nota en el programa el deseo de los confeccionadores de celebrar más frecuentemente carreras para los potros de dos años, lo cual nos parece digno de todo aplauso. Es de esperar, pues, por esas luchas, que los «pibes potros» establezcan verdadero pugilato para que nos hagan atrever la posibilidad de recordar, al año siguiente, al inolvidable «Mussoni», en su tercer año de vida.

También esta temporada se ha esta-

blecido un premio con una copa ofrecida por el Tattersall de Madrid. Se disputará el segundo jueves en Aranjuez, entre los potros y potrancas de dos años. Además, el ganador conseguirá 2.000 pesetas, más el 90 por 100 de las matrículas. La distancia será cual impone la juventud de los interventores, 1.000 metros.

\*\*\*

Otros premios, también importantes, y, sobre todo, honoríficos, son la Prueba de Productos Nacionales, 15.000 pesetas; el Derby de Aranjuez, 10.000, en unión de la copa y banda azul ofrecidas por S. A. R. la Infanta Doña Isabel y las copas de SS. MM. las Reinas Doña Victoria y Doña Cristina, de la Escolta Real y la Real Copa de Caza.

En otros números nos ocuparemos del calendario del Concurso Hípico preparado por el capitán Varela, que según informes autoradísimos, constituirá, sin duda, una demostración no sólo del valor de nuestros caballos de armas, jinetes y propietarios, sino de la intensificación de relaciones entre países europeos, pues según noticias, por lo menos acudirán a nuestro simpático Hipódromo de la Castellana diestros oficiales portugueses, franceses e italianos. Para la temporada del año próximo es casi un hecho asistan, también por vez primera, una representación de los jinetes militares norteamericanos. Anidamos la esperanza, celebrando tener hoy motivos fundadísimos para creer firmemente pronto será una realidad lo que hasta hace pocos meses creían algunos irrealizable.

LAFUENTE.

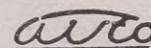
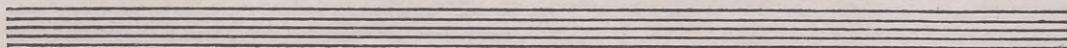
*arco*

# HE AQUÍ UNA OPORTUNIDAD PARA USTED:

En esta Sección anunciaremos toda clase de coches usados que se deseen vender. Todo suscriptor o anunciante de nuestra Revista tiene derecho a esta clase de publicaciones gratuitas. Los compradores tendrán necesariamente que dirigirse a AUTO (Sección de Oportunidades), el cual les pondrá en relación con los vendedores.

<p><b>1</b> RENAULT 6 HP., dos puertas, matrícula más de 10.000, en excelente estado y a toda prueba. Pesetas 5.000.</p>	<p><b>8</b> ANSALDO 2.000 cc. tipo 4 C. S. lujo, semi nuevo, recién pintado. Consumo, 12 litros. Pesetas 8.500.</p>	<p><b>17</b> CITROEN 5 HP. Cabriolet. <b>18</b> CITROEN 5 HP. Cabriolet. Nuevos. Cada uno. Pesetas 4.000.</p>
<p><b>2</b> BUGATTI, 4 cilindros, turismo, en perfecto uso. Una verdadera oportunidad. Pesetas 4.500.</p>	<p><b>10</b> BENZ 18/45 HP. Coupé-limusine en excelente estado y a toda prueba. Pesetas 15.000</p>	<p><b>19</b> RENAULT 6 HP «trébol», en perfecto estado y a toda prueba. Pesetas 4.000.</p>
<p><b>5</b> TALBOT 12 HP., Lemousin, en perfecto estado. Es una ocasión verdad. Pesetas 6.000.</p>	<p><b>11</b> SE VENDE camioneta de reparto Ford, baratísima. Excelente carrocería.</p>	<p><b>4</b> PANHARD-LEVASSOR 10 cv. sin válvulas, modelo 1925, faetón, en perfecto estado. Gran oportunidad. Pesetas 5.500.</p>
<p><b>6</b> CHENARD &amp; WALCKER 20 HP. casi nuevo, capota Victoria. Puede adquirirse por Pesetas 8.000.</p>	<p><b>12</b> COLE faetón, verdadera ocasión. Pesetas 3.500.</p>	<p><b>3</b> SALMSON gran sport, cuatro frenos, en muy buen estado. Pesetas 4.000.</p>
<p><b>7</b> FIAT modelo 501, dos puertas, en buen estado. Pesetas 5.000.</p>	<p><b>15</b> RUGBY torpedo Special, en excelente estado. Pesetas 6.000.</p>	<p><b>20</b> OAKLAND. Ocasión única. Conducción interior, último modelo, usado solamente para demostraciones. Pesetas 9.700.</p>

Para toda clase de detalles, dirigirse a la Administración de esta Revista.



## Deseo saber ¿...?

(En esta Sección, la Revista «Auto» contestará cuantas preguntas o consultas lleguen a su Redacción sobre temas de automovilismo, siempre que no constituyan un medio explícito de reclamo.)

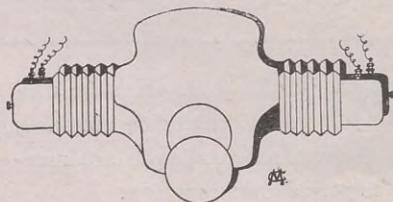
**Deseo saber... un medio rápido y práctico de reparar una rotura importante en un radiador de tubos.—J. B.**

En las casas de accesorios se venden productos muy prácticos que sirven para cegar o tapar las grietas o roturas por donde el radiador suele perder agua. Estos productos son de varias clases y muy conocidos por los mecánicos, que aprecian sus excelencias. Asesórese usted de un mecánico de confianza, y seguramente le indicará en seguida varias marcas.

En caso de urgencia se puede mezclar con el agua del radiador un poco de harina de linaza o de mostaza, previamente diluida en agua. Con esta mezcla, las grietas o agujeros se ciegan, generalmente, pero resulta inevitable el engrasamiento del radiador, cosa que hace recomendable el procedimiento únicamente en casos de verdadera urgencia.

**Deseo saber... si se construyen motores de explosión para automóviles cuyos cilindros no forman, necesariamente, bloque.—O. P.**

Hasta ahora muy pocos motores para automóviles se construyen con cilindros desunidos. Algunos coches antiguos presentaban los cilindros en



V, parecidos a los modernos motores para aeroplanos. En esta misma forma se construyen los motores de motocicletas, obligados a ser así para encajarlos fácilmente en el reducido

espacio que permite la contextura del bicicleta.

Pero el XX Salón del Automóvil de París, que tantas sorpresas aportó al mundo automovilista, nos mostró un nuevo tipo de motor, debido al conocido constructor Majola, que reviste la novedad de constituir un cuatro cilindros a cuatro tiempos, colocado horizontalmente y opuestos dos a dos, como puede verse en el diseño. Sus características, son: válvulas en cabeza, refrigeración por aire, y tres velocidades, cuya caja forma bloque con el motor, y marcha atrás del tipo clásico, pero sin diferencial.

**Deseo saber... que aprovechamiento, dentro de la industria automóvil, puede tener el aceite trabajado por automóviles y aeroplanos.—E. C.**

Precisamente en este mismo número se publica un trabajo de uno de nuestros colaboradores sobre la materia que interesa saber al autor de las líneas que anteceden.

**Deseo saber... qué proporción existe entre el número de habitantes y el de automóviles en Francia, Bélgica, Inglaterra y Alemania.—R. V.**

Su consulta ha llegado a esta Redacción al tiempo de cerrar el presente número. Únicamente he logrado adquirir datos precisos de Francia, en donde hay un automóvil por cada 54 habitantes. En 1922 había un automóvil por cada 107 habitantes.

**Deseo saber... un medio práctico de evitar el cabeceo de las ruedas delanteras de un automóvil.—M. P.**

Una de las causas principales del cabeceo de las ruedas delanteras (llamado vulgarmente *shimmy*) es el pe-

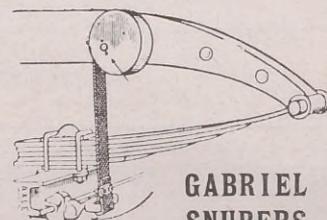
lizamiento, o sea la no existencia de paralelismo entre los diámetros horizontales de ambas ruedas.

Débase, por tanto, proceder como primera providencia a establecer este paralelismo, equilibrando las ruedas.

Luego se reajustará el juego de dirección completo, se picarán ligeramente las cubiertas (cinco o seis milímetros), y, en último término, se llevará a cabo una variación en el ángulo de desviación, mediante tanteos; claro es que siempre propendiendo a que el ángulo de desviación sea positivo.

M. C.

### AMORTIGUADORES



GABRIEL  
SNUBERS

LOS MAS BARATOS  
LOS MAS EFICACES

Además de venderlos,  
los ajustamos siempre  
gratuitamente

AGENTES EXCLUSIVOS:  
**AUTO-ELECTRICIDAD**

MADRID  
San Agustín, 3  
Tel. 10112

BARCELONA  
DIPUTACION,  
234

Núm.	Marca y propietarios
223.508.	RENAULT.—Viladot Pérez y Matas, Balmes, 10.
509.	Studebaker.—Joaquín Ollé Vernis, Travesera, 35.
510.	
511.	Hupmobile.—Fernando Mayor, Rech Condal, 7.
512.	Citroën.—Mariano Recolons, Bailén, 11.
513.	Studebaker.—Stevenson, R. y C. <sup>a</sup> , Valencia, 295.
514.	Fiat.—R. Social Sdad. Nestlé, S. A. Vía Layetana, 41.
515.	Fiat.—R. Social Sdad. Nestlé, S. A. Vía Layetana, 41.
516.	Fiat.—Vicente Assens Pedrola, Castelltersol, 9.
517.	Lincoln.—Jaime Ráñols, A. Alfonso XIII, 514.
518.	Rugby.—Jaime Font, Igualada.
519.	RENAULT.—Luis Verdoneces, Clarís, 52.
520.	Fiat.—Francisco Velil, Alfonso XII, 5.
521.	Ford.—Amado Ubach, en Aviñó.
522.	Fiat.—José Canet, Puerta del Angel, 15.
523.	Rugby.—Vicente Michans, Manresa.
524.	Ford.—Sucesores de D. J. Sabata, Sans, 114
525.	Ford.—José Baulenas, Granollers.
526.	Fiat.—Sixto Pérez, Balmes, 32.
527.	Dodge.—Pedro Elfas, Hospitalet.
528.	Ceirano 2.—Sofía Gallain, Cortes, 464.

#### CAMIONES

223.501.	Berliet.—Guillermo Mugarolas, Clarís, 22.
502.	Ford.—Durán y Torra, Sabadell.
503.	Willys.—Enrique Losada, S. Antonio Abad, 17.
504.	Willys.—Enrique Losada, S. Antonio Abad, 17.
505.	Ford.—L. Coromina, Muntaner, 265.
506.	Latil.—Gabriel Aixelá, Diputación, 249.
507.	CHEVROLET.—Pedro Casanova, Mercado Hostafranchs.
508.	Ford.—Pedro Esteve, San Lorenzo de Horton.
509.	Ford.—Ayuntamiento de Tarrasa, Tarrasa.
510.	Ford.—Ayuntamiento de Tarrasa, Tarrasa.
511.	Ford.—Salvador Surich, Martorell.
512.	Berliet.—Jacinto Avila Sol, P. San Juan, 73.
513.	Ford.—Joaquín Garriga.
514.	Ford.—José Esteva y Compañía, Canuda.
515.	Ford.—Juan Carbonell, Ancha, 27.
516.	CHEVROLET.—Industria de Perles, París, 86.
517.	CHEVROLET.—Riba y Catalá, P. San Juan, 40.
518.	Zedel.—Lorenzo Pujol, S. Pedro, 18, Badalona.
519.	N. A. J.—Juan Pallás, Viladrau.
520.	Ford.—Hijos de José Pamias, Castillejos, 119.
521.	Dodge.—Pedro Sanou Munne, Guinardó, 24.
522.	Prudencio Sala.
523.	Ford.—Buenaventura Bagaria, Gerona, 93.
524.	Ford.—Pedro Domingo Prat, Pje. Román, 17.
525.	Ford.—Nicolás Angeriano, Salvá, 32.
526.	Ford.—Pedro Morell, Magallanes, 44.
527.	Ford.—Leandro Castells, Cisne, 9.
528.	Ford.—Tarrasa Industrial, Tarrasa.
529.	Ford.—Juan Buscá, Corbera de Llobregat.
530.	Ford.—José Cuscó, Bogatell, 46.
531.	Ford.—Pedro Núñez, Llobet, 40.
532.	Delahaye.—Juan Minguell, Cortes, 758.
533.	Lancia.—Salvador Andreu, R. Cataluña, 66.
534.	Unic.—Sebastián Quer.—Pujadas, 112.
535.	Ford.—Jaime Ferrer, Pje. Batlló, 19.
536.	Ford.—Almacenes Grales. Papel, Layetana, 20.
537.	Ford.—Almacenes Grales. Papel, Layetana, 20.
538.	Ford.—Francisco Ibáñez, Porque, 1.
539.	Ford.—Avelés Aznar, S. A., R. Sta. Mónica, 19.
540.	Ford.—Joaquín Batista, Badalona.
541.	Bethlehem.—Hilaturas Fabra Coats, Diput., 239.
542.	Ford.—Pedro Álvarez, Viladomat, 126.
543.	Hispano.—Fomento de O. y C., Balmes, 36.
544.	Berliet.—Daniel Lozano, Malgrat.
545.	Oblin.—Pedro Puig, Call, 9.
546.	Ford.—Emilio Monzón, Valfarta (Huesca).
547.	Ford.—José Vachier, Ballester, 97.
548.	Ford.—Minas del Priorato, S. A., Princesa, 61.
549.	Ford.—Antonio Baayérrri, Badalona.

Núm.	Marca y Propietarios
223.550.	Ford.—Sebastián Bigaire, Badalona.
551.	Ford.—Juan Baylina, Suria.
552.	Ford.—Antonio González, Vía Layetana, 4.
553.	RENAULT.—Mateo Giralt, Pallars, 160.
554.	Ford.—Almacenes El Siglo, R. Estudios, 3-5-7.
555.	Delahaye.—Jaime Pera, Sagrera, 100.
556.	Schneider.—Sebastián Duch, Vilanova del Camí.
557.	Ford.—Compañía Telefónica Nacional, Aviñó, 9.
558.	Ford.—Compañía Telefónica Nacional, Aviñó, 9.
559.	Ford.—Ramón Piera, Parcerisas, 4.
560.	Ford.—Ramón Rosell, Villafranca del Panadés.
561.	Ford.—C. y Pavimentos, Diputación, 239.
562.	Schneider.—José Casellas, Masía S. Hipólito.
563.	Ford.—Domingo Casanova, Tarrasa.
564.	Chevrolet.—Miguel Codina, Suria.
565.	Ford.—Francisco de P. Guilera, Santa Rosa, 16.
566.	Ford.—Joaquín Mompó, Pje. Princesa, 4.
567.	Ford.—José Roura, Baluarte, 38.
568.	Chevrolet.—Esteban Garriga, Badalona.
569.	Delahaye.—Miguel Fontseré, La Garriga.
570.	Ford.—Ferrocarriles Económicos, Palamós.
571.	Hispano.—José Gay, Virtud, 5.

#### COCHES DE TURISMO

223.529.	Fiat.—José María Vilardell, Caspe, 19.
530.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
531.	Studebaker.—José Matas, Ludovico Pío, 5.
532.	Packard.—Juan Canals, Ronda San Pablo, 43.
533.	Brasier.—José Michelena, Tantarantana, 2.
534.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
535.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
536.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
537.	RENAULT.—Bartolomé Casas, Manresa.
538.	Fiat.—Ramón Llor, Muntaner, 38.
539.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
540.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
541.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
542.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
543.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
544.	Studebaker.—José Girona, Bruch, 114.
545.	Dion.—Isabel Iberseas, Iberregovino, 1.
546.	Amilcar.—José Borrás, Sabadell.
547.	Cadillac.—Fernando Mercé, Aragón, 246.
548.	América.—Pedro Treserra, Escudillers, 57.
549.	BUICK.—César Duhler, Amigó, 75.
550.	BUICK.—Talleres Roca, Gavá.
551.	Willys.—Santiago Vives, Casanova, 57.
552.	JEWET.—José M. Vergés, Cervantes, 6.
553.	Delahaye.—José Martínez, Av. Virgen, Montserrat.
554.	Fiat.—Ignacio Pascual, P. de Gracia, 4.
555.	Studebaker.—Reginaldo Woswrtej, Valencia, 225
556.	G. M.—Vicente Pérez, Córcega, 293.
557.	Dodge.—Luis Sánchez, Argenters, 20.
558.	O. M.—Pedro Garrido, M. Pelayo, 29.
559.	Packard.—Jaime Batet, Gerona, 4.
560.	RENAULT.—Carlos Maristany Villan. y Geltrú.
561.	G. M.—Silvestre López, Córcega, 293.
562.	Schneider.—Rafael S. Delebs, R. S. Antonio, 27.
563.	Citroën.—Santiago Comas, P. de Gracia, 2.
564.	Ford.—Miguel Rambla, Viladecaballs.
565.	BUICK.—Juan Santllehi, Tarrasa.
566.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
567.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
568.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
569.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
570.	Berliet.—David, S. A., Aribau, 226.
571.	Berliet.—Juan Clará, Floridablanca, 85.
572.	Hupmobile.—José Cañellas, Balmes, 263.
573.	Maximag.—José M. Juncosa, Fernando, 10.
574.	Mathis.—Miguel Cansavara, Valencia.
575.	Citroën.—Enrique Ducay, Clarís, 24.
576.	Mathis.—Baudilio Roca, Diputación, 35.
577.	Studebaker.—Domingo Cáceres, Espluga Ll.
578.	Voisin.—José M. Juncadella, Gerona, 18.

Núm.	Marca y propietarios
23.579.	<i>Gobron</i> .—Manuel Pérez, R. Cataluña, 116.
580.	<i>BUICK</i> .—Melchor Vila, San Mateo de Bages.
581.	<i>Studebaker</i> .—Romualdo Krebs, A. Marcha, 14.
582.	<i>La Licorne</i> .—Francisco Rodríguez, P. Seraffi, 34
583.	<i>BUICK</i> .—Vilá Hermanos, Trafalgar, 6.
584.	Juan Clará.
585.	<i>Maximag</i> .—José M. Junocsa, Fernando, 10.
586.	Manuel Moliné.
587.	<i>CHRYSLER</i> .—Juan Soliguier, Salmerón, 74.
588.	<i>Dion</i> .—Buenaventura Claveydras, Seguí, 91.
589.	<i>Citroën</i> .—Juan Mestres, Villanueva y Geltrú.
590.	<i>Ford</i> .—Alejandro Guillén, Pje. San Felipe, 17.
591.	<i>Berliet</i> .—Juan Pujol, Torelló.
592.	<i>Berliet</i> .—José Sala, Sampedor.
593.	<i>Studebaker</i> .—Augusto Batlló, París, 179.
594.	<i>Talbot</i> .—Enrique Hortet, Bonaire, 5.
595.	<i>Itala</i> .—Manuel Maucí, Mallorca, 166.
596.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
597.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
598.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
599.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
600.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
601.	<i>Fiat</i> .—Valentín Gabarró, R. S. Antonio, 392.
602.	
603.	<i>Ford</i> .—Santiago Ribot, Salmerón, 136.
604.	<i>Packard</i> .—Teodoro Guindas, Roselló, 227.
605.	<i>Rugby</i> .—José Viñas, Molins de Rey.
606.	<i>Talbot</i> .—Luix Baixeras, Modolell, 14.
607.	<i>RENAULT</i> .—Jacinto Costa.
608.	<i>RENAULT</i> .—Germán Kellner, Mallorca, 299.
609.	<i>Elcar</i> .—Santiago Aparicio, Bruniques, 61.
610.	<i>Fiat</i> .—Luis Cantaimo, Dragones Santiago.
611.	<i>Delage</i> .—Francisco Colomer, Bailén, 161.
612.	<i>BUICK</i> .—Carlos Pascual, Salmerón, 50.
613.	<i>BUICK</i> .—José Riera, Vich.
614.	<i>CHRYSLER</i> .—José M. Pallejá, Porvenir, 48.
615.	<i>Overland</i> .—Ignacio Guitart, Méndez Núñez, 6.
616.	<i>Hispano</i> .—Condesa de Llivia, C. Casañas, 9.
617.	<i>Citroën</i> .—Juan Casanovas, R. de Flor, 202.
618.	<i>Citroën</i> .—Miguel Palau, Mollet del Vallés.
619.	<i>CHEVROLET</i> .—Juan Ponsi, Calvet, 26.
620.	<i>BUICK</i> .—Eduardo Balbona, H. Continental.
621.	<i>Ford</i> .—José Rovira, Olot.
622.	<i>Ford</i> .—Francisco Torrens, Tarrasa.
623.	<i>Peugeot</i> .—Juan Puigbó, Tarrasa.
624.	<i>Citroën</i> .—Vicente Llobet, Vila Vilá, 84.
625.	<i>Citroën</i> .—José Domínguez, San Jerónimo, 29.
626.	<i>Citroën</i> .—Juan Moll, Luis Antúnez, 9.
627.	<i>Hispano</i> .—Joaquín Romeo, A. Clavé, 5.
628.	<i>Citroën</i> .—Manuel de Alunart, Aragón, 155.
629.	<i>CHRYSLER</i> .—Lorenzo Miquel, Mallorca, 267.
630.	<i>Amilcar</i> .—José Serra, P. Bonanova, 55.
631.	<i>Peugeot</i> .—José Tusit, Bruch, 13.
632.	<i>BUICK</i> .—Joaquín Bartrá, Mataró.
633.	<i>Fiat</i> .—Antonio Vidal, Pelayo, 62.
634.	<i>Fiat</i> .—Ramón Muñoz, Beato Oriol, 15.
635.	<i>Fiat</i> .—Dalmacio Torrellas, Montmany, 54.
636.	<i>RENAULT</i> .—Ángel Aguiló, M. Núñez, 6.
637.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
638.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
639.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
640.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
641.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
642.	<i>Cadillac</i> .—José Garí, P. Gracia, 60.
643.	<i>Fiat</i> .—Salvador Segura, Tarrasa.
644.	<i>Steur</i> .—Enrique Casanovas, S. Carlos (Sarriá).
645.	<i>Dion</i> .—José Pérez, Escudillers, 5, 7 y 9.
646.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
647.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
648.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
649.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
650.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
651.	<i>Citroën</i> .—Ramón Borrás, Diputación, 71.
652.	<i>Willys</i> .—Juan Más Bagá, Valencia, 344.
653.	<i>Lancia</i> .—María Martín, Graus (Huesca).

Núm.	Marca y Propietarios
23.654.	<i>Itala</i> .—Agustín Mestre, Valencia, 314.
655.	<i>Sucré</i> .—Albina Gili, Villafranca del Panadés.
656.	<i>Berliet</i> .—Antonio Jaumandreu, Alfonso XIII, 589
657.	<i>Citroën</i> .—Juan Casas, Valencia, 267.
658.	<i>CHRYSLER</i> .—Federico Ruiggebar, Vico, 6.
659.	<i>BUICK</i> .—Esteban Piegay, Badalona.
660.	<i>Hispano</i> .—Miguel Valdés, R. Flores, 12.
661.	<i>Amilcar</i> .—Ramón Sindreu, Pl. Palacio, E.
662.	<i>Opel</i> .—Pablo Juny, Gerona, 118.
663.	<i>Zedel</i> .—Augusto Tarabodria, Rosellón, 220.
664.	<i>Fiat</i> .—Francisco Gasol, Aragón, 219.
665.	<i>Citroën</i> .—Remigia Zulueta, Parlamento, 1 y 3.
666.	<i>Zedel</i> .—Enrique Vergés, Palafrugell.
667.	<i>Delahaye</i> .—Luis Moragues, Manresa.
668.	<i>Alfa Romeo</i> .—Guillermo Muller, Hotel Ritz.
669.	<i>G. M.</i> —José Balañá, Córcega, 273.
670.	<i>Schneider</i> .—Antonio Durán, Córcega, 269.
671.	<i>S. R. C.</i> —Modesto Mirats, P. San Juan, 142.
672.	<i>Ford</i> .—José Campalons, Hostalets de Pierola.
673.	<i>BUICK</i> .—Pedro Víctor, Remedío, 14.
674.	<i>Opel</i> .—Joaquín Tarragó, Fontanella, 13.
675.	<i>CHRYSLER</i> .—Eduardo Perxés, Claris, 13.
676.	<i>Ford</i> .—José Orriols, Cortes, 579.
677.	<i>BUICK</i> .—Emilia Masana, R. Cataluña, 118.
678.	<i>BUICK</i> .—Elisa Duprat, Mallorca, 314.
679.	<i>BUICK</i> .—Joaquín Cuyá, A. Alfonso XIII, 514.
680.	<i>BUICK</i> .—Fernando Guardiola, Cortes, 430.
681.	<i>Citroën</i> .—José Ollé, Aribau, 47.
682.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
683.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
684.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
685.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
686.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
687.	<i>Willys</i> .—José Gratius, Pl. Rey, 10.
688.	<i>Oldsmobile</i> .—Gabriel Plá, Masnou.
689.	<i>Packard</i> .—Martín Prats, A. Alfonso XIII, 401.
690.	<i>S. A. R. A.</i> —Juan Crotet, R. Cataluña, 6.
691.	<i>Oakland</i> .—Enrique Llobart, Sabadell.
692.	<i>Amilcar</i> .—José María Fradera, Mataró.
693.	<i>Minerva</i> .—Pedro Gual, A. Alfonso XIII, 359.
694.	<i>Salmson</i> .—Francisco Solé, Tamarit, 185.
695.	<i>Peugeot</i> .—Fernando Rivière, V. Rosario, Sarriá.
696.	<i>Ceirano</i> .—Pedro Mari, Entenza, 69.
697.	<i>BUICK</i> .—Miguel Cabestany, Doctor Rizal, 22.
698.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
699.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
700.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
701.	<i>Ford</i> .—Agustín Gusi, P. Gracia, 51.
702.	<i>Crevrolet</i> .—José Masdeu, Salmerón, 152.
703.	<i>Rugby</i> .—Luis Juliá, Vallirana
704.	<i>Schneider</i> .—Juan Muniesa, P. San Juan, 16.
705.	<i>Ford</i> .—Juan Bertrand, Diputación, 235.
706.	<i>Studebaker</i> .—Julio Gibert, Diputación, 211.
707.	<i>Elcar</i> .—José Gironés, Cabanas, 13.
708.	<i>Cadillac</i> .—Juan Alandi, Caspe, 21.
709.	<i>BUICK</i> .—Ramón Delás, Padua, 14
710.	<i>Elizalde</i> .—Teresa Arús, Mayor, 96.
711.	<i>Citroën</i> .—José Martí, Muntaner, 12.
712.	<i>Studebaker</i> .—José A. Jover, Maia, 34.
713.	<i>Dion</i> .—Enrique Peiro, Rosellón, 230.
714.	<i>Dion</i> .—Wilma Thumann, Muntaner, 231.
715.	<i>Fiat</i> .—Francisco Xicola, Ciudad, 38.
716.	<i>Peugeot</i> .—Juan Serifiana, Provenza, 251.
717.	<i>BUICK</i> .—Federico Heredia, Espartería, 7.
718.	<i>Peugeot</i> .—Vicente Bosch, Merced, 10.
719.	<i>Fiat</i> .—Esteban Guitet, Montmeló.
720.	<i>Berliet</i> .—David, S. A., Aribau, 226.
721.	<i>Studebaker</i> .—Emma Ventós, Cortes, 571.
722.	<i>RENAULT</i> .—Pelayo Vilanova, Pelayo, 26.
723.	<i>RENAULT</i> .—José O. Rafel, Mallorca, 293.
724.	<i>BUICK</i> .—Dolores Bassols, Vich.
725.	<i>Fiat</i> .—Juan Capdevila, Mallorca, 270.
726.	<i>BUICK</i> .—Antonio Estebanell, Centellas.
727.	<i>BUICK</i> .—Ignacio de Nadal, Córcega, 282.
728.	<i>Brasier</i> .—José Grau, Via Layetana, 8.

## MOTOCICLETAS

- 23.501. *Douglas*.—Joaquín Dalíau, Caspe, 63.  
 502. *B. S. A.*—Francisco Martí, Sabadell.  
 503. *Indian*.—Alberto Puigdevall, Lauria, 100.  
 504. *Motosacoche*.—Antonio Llovet, M. Alsina, 14.  
 505. *B. S. A.*—Jorge Quer, Rech Condal, 9.  
 506. *Harley*.—Antonio Camps, Vich.  
 507. *B. S. A.*—Bartolomé Tarret, Sitges.  
 508. *A. J. S.*—Joaquín Ferrán, Mallorca, 241.  
 509. *Harley*.—Gregorio Cabrer, Pollensa (Balears).  
 510. *D. K. W.*—César Montorio, Oro, 46.  
 511. *D. K. W.*—José Rovira, Sta. Perpetua Moguda.  
 512. *D. K. W.*—Francisco Juncá, Mataró.  
 513. *Indian*.—César Bernat, Villanueva y Geltrú.  
 514. *Indian*.—Rcque Bernadó, Villanueva y Geltrú.  
 515. *Terrot*.—Jacinto Terracabras, Santa Elisabet.  
 516. *Harley*.—Victoriano Tbéñez, M. Aguiló, 54.  
 517. *A. J. S.*—Manuel Pagés, Aragón, 195.  
 518. *Indian*.—Anónima Gatell, Cortes, 575.  
 519. *Indian*.—Juan Cucarella, Vilardell, 23.  
 520. *Automoto*.—Juan Matas, Diputación, 45.  
 521. *Harley*.—Francisco García, Olivo, 16.  
 522. *Terrot*.—José Font, Vía Layetana, 19.  
 523. *Victoria*.—Ramón Boix, Viladomat, 128.  
 524. *Indian*.—Pedro Serra, Cucurulla, 2.  
 525. *Henderson*.—Carlos S. Baurés, Alcaner, 19.  
 526. *R. Enfield*.—Agustín Amargan, S. oe. Palautar.  
 527. *D. K. W.*—Alfredo Guitó, Pl. Letamendi, 35.  
 528. *Terrot*.—Ricardo Buxó, Sabadell.  
 529. *Motosacoche*.—José Alcoy, Sta. Coloma de G.  
 530. *Motorhonyx*.—José Durán, Rogent, 79.  
 531. *Rudge*.—Félix Cardina, Malgrat.  
 532. *B. S. A.*—Armando Aparicio, Orteu, 55.  
 533. *Terrot*.—Manuel Casarosas, Sabadell.  
 534. *Terrot*.—José Carbonell, Sabadell.  
 535. *Harley*.—Nicolás Molina, Sabadell.  
 536. *Harley*.—Justa Sala, Manresa.  
 537. *Conaught*.—Domingo Vernis, Hospitalet.  
 538. *Motosacoche*.—Juan Mirtet Urpi, Molins Rey.  
 539. *D. K. W.*—Juan Aguilar, Menéndez Pelayo, 16.  
 540. *Motosacoche*.—Pedro Gelabert, P. San Juan, 11.  
 541. *Indian*.—Juan Pero, Puente, 17.  
 542. *B. S. A.*—Pelayo Mora.  
 543. *Harley*.—Manuel Curmatches, P. Aduana, 4.  
 544. *Monet Goyon*.—Manuel Auladell, Gleva Voltregá.  
 545. *Triumph*.—Teodoro Soun, San Miguel, 40.  
 546. *Triumph*.—Ernesto Antonietti, Caspe, 69.  
 547. *D. K. W.*—Rafael Anglada, Mallorca, 182.  
 548. *Raleigh*.—Carlos Lázaro, Esplugas de Llobregat.  
 549. *Raleigh*.—Antonio Molina, Aeronáutica Naval.  
 550. *Rodge*.—Tomás Vestit, Badalona.  
 551. *Lutetia*.—Alfonso Costa, S. Medin, 18.  
 552. *B. S. A.*—Francisco Planes, Sitges.  
 553. *Indian*.—Evaristo Ventura, Rubí.  
 554. *Patria*.—A. Pérez Poló, Av. Icaria, 112.  
 555. *Terrot*.—Werner Muller, Tarrasa.  
 556. *Indian*.—Anónima Gatell, Cortes, 575.  
 557. *B. S. A.*—Ramón Mercader, Masnou.  
 558. *Indian*.—Amado Forcadell, Urgel, 95.  
 559. *Rudge*.—Amado Rubert, P. Gracia, 44.  
 560. *Henderson*.—Antonio Carbonell, Valencia, 76.  
 561. *Indian*.—Jaime Llorea, M. Pelayo, 216.  
 562. *Triumph*.—Francisco Forcada, Cast. Navás.  
 563. *Royal*.—Miguel Serra, Roger de Flor.  
 564. *Precisión*.—Francisco Rosell, Cornellá de Ll.  
 565. *Harley*.—Juan A. Mateo, J. Blancas, 59.  
 566. *Triumph*.—Jaime Riudor, Jovellanos, 4.  
 567. *Indian*.—Santiago Gili, Sabadell.  
 568. *Raleigh*.—Baudilio García, Olivo, 8.  
 569. *Terrot*.—Juan Sanglés, Hostalets de Balanya.  
 570. *Terrot*.—Juan Riera, Granollers.  
 571. *Indian*.—José Vallmitjana, Mont. del Vallés.  
 572. *Harley*.—Rafael Pi Jinot, M. Serrahima, 28.  
 573. *Jean Thomann*.—Jesús Gistans, C. Bordeta, 52.

- 53.574. *Terrot*.—Ramón Rius, Manresa.  
 575. *Hobart*.—Antonio Gasol, Igualada.  
 576. *Indian*.—Encarnación Girona, Rosell, 74.  
 577. *Montpeo*.—Emilio Elías, M. de la Rosa, 22.  
 578. *Raleigh*.—José Balaguer, Ventalló, 23.  
 579. *B. S. A.*—Manuel Caselle, Aeronáutica Naval.  
 580. *B. S. A.*—Enrique Pereira, Ramalleras, 3.  
 581. *Harley*.—Jacinto Nubiola, Campo, 45.  
 582. *Matchless*.—José M. Giralt, Tarrasa.  
 583. *Harley*.—Manuel Galles, Castellterrol.  
 584. *Motosacoche*.—Jaime Queralt, Pje. Gayola, 15.  
 585. *Terrot*.—Jaime Missé, Mataró.  
 586. *B. S. A.*—Juan Bonastre, Cervelló.  
 587. *Indian*.—Carlos Muntades, Muntaner, 331.  
 588. *Harley*.—Pedro Estadella, B. de los Herreros.  
 589. *Harley*.—José Portabella, Cortes, 582.  
 590. *Triumph*.—José Deu, Balmes, 57.  
 591. *Harley*.—F. Claris Velasco, P. de Gracia, 47.  
 592. *Triumph*.—Sebastián Rosell, C. Asalto, 22.  
 593. *X. X.*—Jacinto Argelaget, Sabadell.  
 594. *Triumph*.—Buenaventura Muntaner, Cortes, 756.  
 595. *Motosacoche*.—Pedro Bertrán, Pi Margall, C. R.  
 596. *Indian*.—Juan Grau, Floridablanca, 87.  
 597. *A. J. S.*—Juan Espenagrosa, Molas, 27.  
 598. *A. J. S.*—Vallvé y Alá, Tallers, 55.  
 599. *B. S. A.*—Cosme Valls, Sans, 47.  
 600. *Alcyon*.—José Famadas, C. Soler, 14 (Badalona).  
 601. *Indian*.—Carlos Soun, Alcanar.  
 602. *Norton*.—Pedro Camats, Mataró.  
 603. *Indian*.—Emilio Más, en Avia.  
 604. *Harley*.—Angela Arturo, Casanova, 201.  
 605. *Harley*.—Francisco Buxó, Molas, 17.  
 606. *Harley*.—Luciano Forcada, Trinquet, 4 (Vich).  
 607. *T. N.*—José de Rosell.  
 608. *Harley*.—Amadeo Closa, Capellans, 2.  
 609. *B. S. A.*—José Alegre, Tarrasa.  
 610. *Indian*.—Juan Aleu, Hospital de Llobregat.  
 611. *Harley*.—Francisco Jové, C. Cubierta, 95.  
 612. *Triumph*.—Alejandro Badía, Rossell, 54.  
 613. *Raleigh*.—José Durán Oliva, Oliana, 11.  
 614. *F. N.*—Cristino Belil, Nadrage, 8.  
 615. *Motosacoche*.—José Prats Pons, Manresa.  
 616. *Triumph*.—Miguel Ros Vila, Diputación, 276.  
 617. *B. S. A.*—Ramón Barata, Tarrasa.  
 618. *Harley*.—Tomás Plá, S. Cugat del Vallés.  
 619. *Jean Thomann*.—Juan Costa, N. de Tolosa, 353.  
 620. *Precisión*.—F. Rubal, Av. Alfonso XIII, 305.  
 621. *Indian*.—Juan Pujol Balet, Provenza, 146.  
 622. *Harley*.—Luis G. Porta Riera, Diputación, 120.  
 623. *Harley*.—Antonio Saumell, V. del Panadés.  
 624. *Multy*.—Julian Bigorra, Cortes, 612.  
 625. *Harley*.—Juan Batllori, Diputación, 264.  
 626. *Harley*.—Pedro Garriga Soley, C. de Llobregat.  
 627. *Harley*.—Luis Soler Casajemas, Cortes, 758.  
 628. *Douglas*.—José María Cardona, Ballester, 59.  
 629. *Harley*.—Juan Gualt Riera, Cortes, 353.  
 630. *B. S. A.*—José Clavería Colomé, Gerona, 18.  
 631. *Cleveland*.—José Curto Puiggener, P. Teuán, 13.  
 632. *Harley*.—Bartolomé Ventafal, Unión, 26.  
 633. *M. A. G.*—Francisco Nadal, L. Figuerola, 6.  
 634. *Royal*.—Fermín Mata Ríos, Princesa, 6.  
 635. *Martinsyde*.—Teodoro Reynet, Tavern, 21.  
 636. *Harley*.—Bartolomé Pascual, Parlamento, 43.  
 637. *A. J. S.*—Vallvé y Alá, Tallers, 55 y 57.  
 638. *A. J. S.*—Esteban M. Turell, P. Mercader, 22.  
 639. *Harley*.—José Ford Martínez, Vía Layetana, 15.  
 640. *Norton*.—Juan Nuez Sanmartí, Morales, 25.  
 641. *Alpha*.—Enrique Queralt, Tarrasa.  
 642. *Indian*.—Juan Carbonell, Convento, 94.  
 643.  
 644. *Harley*.—José Martí.  
 645. *Indian*.—Emilio Baragoiti.  
 646. *Zeindak*.—Antonio Poc, S. Vicens dels Horts.  
 647. *Tréstopa*.—Simón Grau, Llinás.

# *Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España*

*(Real decreto de 16 de Junio de 1926)*

*(Conclusión)*

c) Los automóviles de vapor tendrán sus chimeneas y hogares dispuestos de modo que puedan evitarse las proyecciones de chispas.

d) La unión del coche tractor con los vehículos remolcados cuando éstos sean dos o más se hará por medio de enganches que satisfagan a las condiciones de obligar a los vehículos remolcados a seguir aproximadamente la trayectoria trazada por el automóvil tractor.

e) Los convoyes formados por vehículos automóviles que excedan de 50 metros, incluido el espacio ocupado por los remolques, deberán fraccionarse en tantas secciones o trozos como sean necesarios, para que ninguno de éstos exceda de la longitud mencionada.

Art. 56. Cuando transporten materias inflamables o explosivas se colocarán banderas encarnadas en las partes anterior y posterior del convoy, y se avisará frecuentemente el paso del mismo por medio de señales acústicas, adoptándose cuantas precauciones y reglas dicte el ingeniero-jefe de Obras públicas de la provincia respectiva.

Art. 57. En casos especiales podrá exigirse la constitución de fianza para responder de los daños y perjuicios que puedan originarse, quedando siempre afecto a estas responsabilidades el capital de la entidad concesionaria.

### *De las denuncias y multas.*

Art. 58. Los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 59, 61, 62, 63, 64 y 65 del capítulo 6.º del Reglamento de Policía y conservación de carreteras y caminos vecinales, que a continuación se insertan, serán de absoluta aplicación a todos los vehículos con motor mecánico que están comprendidos en este Reglamento especial.

Igualmente les serán aplicables todas las reglas de carácter general que

el primer Reglamento citado contiene, siempre que no estén en oposición con algunas de las expresadas particularmente en éste.

### *Reglamento de Policía y conservación de carreteras y caminos vecinales.*

Art. 52. A los efectos de la imposición de responsabilidades gubernativas por infracciones de este Reglamento, quedan conferidas a los ingenieros-jefes de Obras públicas de las provincias las facultades que hasta el presente correspondían a los Gobernadores civiles, y, por tanto, las que aquéllos impusieron se harán efectivas por el procedimiento mismo que éstos vienen observando con aplicación del artículo 46 del Estatuto provincial y Real orden de 22 de Noviembre de 1916.

Art. 53. a) No se impondrá pena alguna de las previstas en este Reglamento sino mediante denuncia ante la Jefatura de Obras públicas de la provincia.

b) La responsabilidad civil de reparar los daños causados e indemnizar los perjuicios se regirá por los principios generales del Derecho civil y conforme con lo establecido en el Código penal.

Art. 54. a) Las denuncias podrán verificarse por cualquier persona, teniendo obligación de formularlas los peatones y capataces camineros, la Guardia civil y, además, los agentes de la autoridad municipal en las travesías.

Las aprehensiones corresponde hacerlas a los agentes de la autoridad de los pueblos por donde pase la carretera o camino, a la Guardia civil y muy especialmente a los peatones camineros, capataces y funcionarios facultativos de caminos, cuyas declaraciones harán fe.

b) En las denuncias presentadas se hará constar el día, hora y sitio en que se note la falta, la entidad del daño causado, apreciándolo en cantidad

aproximadamente, si lo hubo, y el artículo de este Reglamento que resulte infringido.

Art. 55. a) La presentación de la denuncia ante la Jefatura se hará sin demora alguna, exigiendo el denunciante el oportuno recibo para su resguardo.

b) En los casos en que al denunciante no le fuera dable o conveniente formular la denuncia en la Jefatura, podrá entregarla a cualquiera de los individuos afectos a ella, y si quiere recibo entregará dos ejemplares iguales, devolviéndose uno firmado y sellado.

Art. 56. El personal subalterno de Obras públicas dará cuenta a la Jefatura, por conducto de sus superiores intermediarios, de todas las denuncias que presenten o de que tengan conocimiento.

Art. 59. La ratificación de los individuos de la Guardia civil y de los funcionarios de Obras públicas en las denuncias puestas por ellos harán fe, salvo prueba en contrario, cuando, con arreglo al Código penal, no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.

Art. 61. Para el pago de toda multa se concederá un plazo, proporcionado a su cuantía, que no baje de diez días ni exceda de veinte, pasado el cual se procederá por la vía de apremio contra los morosos.

El referido plazo empezará a contarse desde el día en que se notifique la imposición de la multa al interesado.

Art. 62. Las providencias que dicten los ingenieros-jefes por infracciones de este Reglamento serán apelables ante la Dirección general de Obras públicas, dentro del término de quince días, contados desde la fecha de la correspondiente notificación.

Art. 63. El recurso de alzada se presentará al ingeniero-jefe que dictó la providencia, y éste lo elevará, con su informe, a la Dirección general de Obras públicas para la resolución que proceda.

Art. 64. Los recursos de alzada quedarán sin curso si no se presentan conforme al artículo anterior al ingeniero correspondiente, si se presentan fuera del plazo señalado o si en ellos no se precisa clara y terminantemente las disposiciones cuya infracción lo motive, bien sean relativas a la imposición de responsabilidades, bien al procedimiento seguido para depurarlas.

Art. 65. Tampoco se tramitarán los recursos de alzada si no van acompañados del justificante de haberse depositado en metálico en la Caja general de Depósitos el importe total de los daños causados más el de la multa impuesta, o en la Pagaduría de Obras públicas de la provincia, en la que se podrán hacer efectivas las cantidades a que este Reglamento se refiere, llevándose al efecto un libro especial, sellado y foliado por el ingeniero-jefe.

Art. 59. Presentada la denuncia, la Jefatura de Obras públicas citará al denunciado, personalmente o por cédula, y a los testigos, señalándose el día y hora en que han de presentarse a su autoridad con el fin de recibirlos declaración.

Si el denunciante y los testigos o el denunciado no residieren en la capital, la Jefatura de Obras públicas ordenará a los alcaldes de las localidades en que los interesados tengan su respectiva residencia que lleven a cabo las diligencias a que se refiere el párrafo anterior, fijándose un plazo, que no podrá exceder de diez días, para que den cuenta del cumplimiento de ellas.

Cuando el denunciado no resida en la provincia ante cuya Jefatura de Obras públicas se hubiese presentado la denuncia, podrá dar sus descargos ante la de la provincia en que resida o de aquella en que al recibir el requerimiento se hallase, presentando para ello a dicha autoridad la citación que hubiese recibido.

En estos casos la Jefatura de Obras públicas ante la cual hubiese declarado el denunciado remitirá los descargos a la Jefatura que hubiere hecho el requerimiento, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a aquella en que recibiese la declaración.

Cuando el denunciado no compareciese en el sitio, día y hora que se le hubiere señalado ni comparezca tampoco ante la Jefatura de Obras públicas de la provincia en que se hallare, le parará el perjuicio a que haya lugar, sin que por falta de presentación, siempre que conste que el denunciado haya recibido la oportuna citación, se suspenda el curso del expediente.

Art. 40. El importe de las multas que por infracciones de este Reglamento o del de Policía y conservación de carreteras y caminos vecinales se impongan por faltas cometidas por los automóviles y demás vehículos comprendidos en este Reglamento, se abonarán en la Pagaduría de Obras públicas o dependencia de la misma destinada a este objeto en papel de pagos al Estado en la cuantía correspondiente a la multa, y en efectivo la parte correspondiente a la indemnización por daños causados, entregándose el oportuno recibo, en su caso, de este último importe.

Los que formulen una denuncia infundada o falsa incurrirán en falta, que se castigará con una multa de cuantía análoga a la que hubiera correspondido a la parte denunciada caso de que la denuncia fuese procedente.

Art. 41. Las infracciones cometidas contra lo dispuesto en el artículo 10 se castigarán con multa de 50 pesetas.

Las que se cometan contra lo preceptuado en el artículo 11 a), con la multa de 25 pesetas, y a los contraventores de la disposición c) del mismo artículo, con una multa de 25 pesetas por cada diez días de retraso con que efectúen la declaración, hasta un máximo de 500 pesetas, retraso que comenzará a contarse una vez transcurrido el plazo de tiempo dentro del cual deben hacerse las notificaciones.

Toda infracción a lo prevenido en el apartado a) del artículo 13 o la desobediencia a los agentes de la autoridad o encargados de la vigilancia de las vías públicas se castigará con multa de 50 pesetas, la reincidencia con la de 250 pesetas y la reiteración con la anulación de los respectivos permisos de circulación y conducción.

La infracción contra lo dispuesto en el apartado b) del artículo 15 será castigada con multa de 25 pesetas.

Si se contraviniere lo dispuesto en el apartado c) del artículo 25, podrá imponerse una multa de 25 a 250 pesetas.

Toda denuncia presentada contra conductores de automóviles o motocicletas, o contra los propietarios de estos vehículos, deberá ser tramitada por los Gobernadores civiles y puesta en conocimiento del denunciado dentro del plazo máximo de quince días.

Art. 42. a) Dentro de los quince días, contados a partir de la fecha en que sea puesto en vigor el presente Reglamento, los Ayuntamientos dictarán las oportunas disposiciones municipales en consonancia con lo establecido en el mismo, quedando enco-

mendado a estas autoridades el exigir su cumplimiento dentro de los cascos de las poblaciones.

b) Los Ayuntamientos no podrán inscribir en sus Registros de carruajes los vehículos de tracción mecánica cuya circulación no estuviere autorizada por la Jefatura de Obras públicas competente o cuyo permiso internacional hubiese caducado.

Art. 43. En las alcaldías de todos los pueblos por cuyos términos crucen carreteras y caminos públicos habrá de manifiesto un ejemplar de este Reglamento para conocimiento del público y demás fines que proceda.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 1.º Se concede un plazo de tres meses, a contar desde la fecha de la publicación del presente Reglamento, para que toda persona o entidad que sea propietaria de un automóvil o motociclo en cuyo permiso de circulación no figure la correspondiente anotación de cambio de propiedad a su nombre, pueda hacer la declaración correspondiente sin incurrir en penalidad alguna.

Si dejara transcurrir dicho plazo sin cumplir este requisito, se le aplicará la multa de 100 pesetas.

Art. 2.º Por los Ministerios de la Guerra y Marina se procederá con la posible urgencia a reglamentar cuanto se refiera a sus carruajes automóviles, procurando que sus disposiciones armonicen, en cuanto sea posible, con las contenidas en este Reglamento.

Por el Ministerio de Hacienda se darán las oportunas órdenes en consonancia con lo dispuesto en los artículos 5.º y 22 del presente Reglamento.

\*\*\*

En cumplimiento de lo dispuesto por la Presidencia del Consejo de ministros en su Decreto de 11 de Mayo actual, ordenando que el proyecto de Reglamento para la circulación de vehículos por las vías públicas de España, redactado por la Junta Central de Transportes, pasase a este organismo para hacer en él determinadas modificaciones y elevarlo de nuevo a aquella Presidencia para su aprobación y someterlo a la de Su Majestad, se eleva este proyecto de Reglamento a la Superioridad, haciendo constar que se han introducido en él, con relación al anterior proyecto, las siguientes modificaciones acordadas por la Junta Central en su sesión de 21 del corriente mes:

El artículo 1.º ha sido sustituido de esta forma: «Será considerado como automóvil, a los efectos del presente Reglamento, todo vehículo dotado de un dispositivo mecánico de propulsión que sirva para el transporte de personas o de mercancías y que circule por las vías públicas sin la intervención de carriles.

Los automóviles se considerarán clasificados en las siguientes categorías:

1.ª Motociclos Y, en general, vehículos de dos o tres ruedas con motor auxiliar o permanente.

2.ª Automóviles con más de tres ruedas cuyo peso en vacío no exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos no sea superior a nueve.

3.ª Camiones y ómnibus automóviles, tractores—exceptuando los tractores agrícolas que no transporten viajeros ni mercancías—y vehículos análogos, ya circulen aislados o como remolques, y toda clase de vehículos cuyo peso sea superior a 3.500 kilogramos o tenga más de nueve asientos.

Los automóviles con motor eléctrico, vapor, etc., quedarán incluidos en la segunda categoría cuando se trate de coches de turismo, y en la tercera cuando sean ómnibus, camiones o tractores que circulen por las vías públicas.»

El inciso *i*) del artículo 2.º se cambia por éste: «A partir de la fecha de la publicación de este Reglamento, todos los vehículos con motor mecánico deben llevar colocada en lugar fácilmente

accesible una placa en la que figuren, en caracteres que puedan leerse fácilmente, los datos siguientes:

1.º Designación del constructor del bastidor.

2.º Número de fabricación de éste.

3.º Número de fabricación del motor.

Este último deberá también aparecer grabado, troquelado o en relieve en el motor mismo.»

En el citado artículo 2.º se sustituye también el inciso *k*) por éste: «También deberán llevar aparatos de alumbrado que los hagan visibles durante la noche y que iluminen eficazmente la calzada a distancia suficiente. Para todo vehículo que pueda marchar a velocidad superior a la de 30 kilómetros por hora dicha distancia no deberá ser inferior a 100 metros.

Los vehículos de la primera categoría, con sólo dos ruedas, que no lleven cochecillo lateral (*side-car*), un farol en su parte anterior, que señale su presencia e ilumine la placa delantera de la matrícula; en la parte posterior llevarán un farol de luz roja o una disposición que refleje en color rojo la luz que sobre aquélla se proyecte; los vehículos de las restantes categorías y los de la primera que vayan dotados de cochecillo lateral (*side-car*) o tengan tres ruedas, llevarán dos faroles de luz blanca en su parte anterior y uno de luz roja en la posterior, si van aislados, o en el último de los que formen el tren.»

El empleo de las luces anteriormente prescrita es obligatorio al paso de los túneles.

Se agrega al artículo 3.º un inciso que dice: «En Ceuta y en Melilla efectuarán esta tramitación el Director de Fomento de Tetuán y el Director de la Junta de Fomento de Melilla, respectivamente», inciso que se figura con la letra *d*), pasando, en su consecuencia, los incisos *e*) y *f*) anteriores a ser (*f* y *g*), respectivamente.

Se sustituye el inciso *c*) del artículo 14 por este otro: «Los aparatos de alumbrado susceptibles de producir un deslumbramiento deberán hallarse dispuestos de tal forma que pueda suprimirse todo efecto deslumbrador cuando los vehículos en que vayan colocados encuentren a otros usuarios de la carretera y cuantas veces sea útil dicha supresión. Sin embargo, ésta deberá realizarse en forma que deje subsistente una potencia luminosa suficiente para que la calzada quede alumbrada eficazmente delante del vehículo a una distancia mínima de 25 metros.

Los automóviles que circulen arrastrando un remolque estarán sujetos a las mismas reglas que los que marchen aislados en lo concerniente al alumbrado delantero; pero la luz roja deberá hallarse colocada en la parte posterior del remolque.»

Madrid, 16 de Junio de 1926.—Aprobado por Su Majestad.—*Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

## BOLETIN DE SUSCRIPCION

D. .... habitante en la calle .....

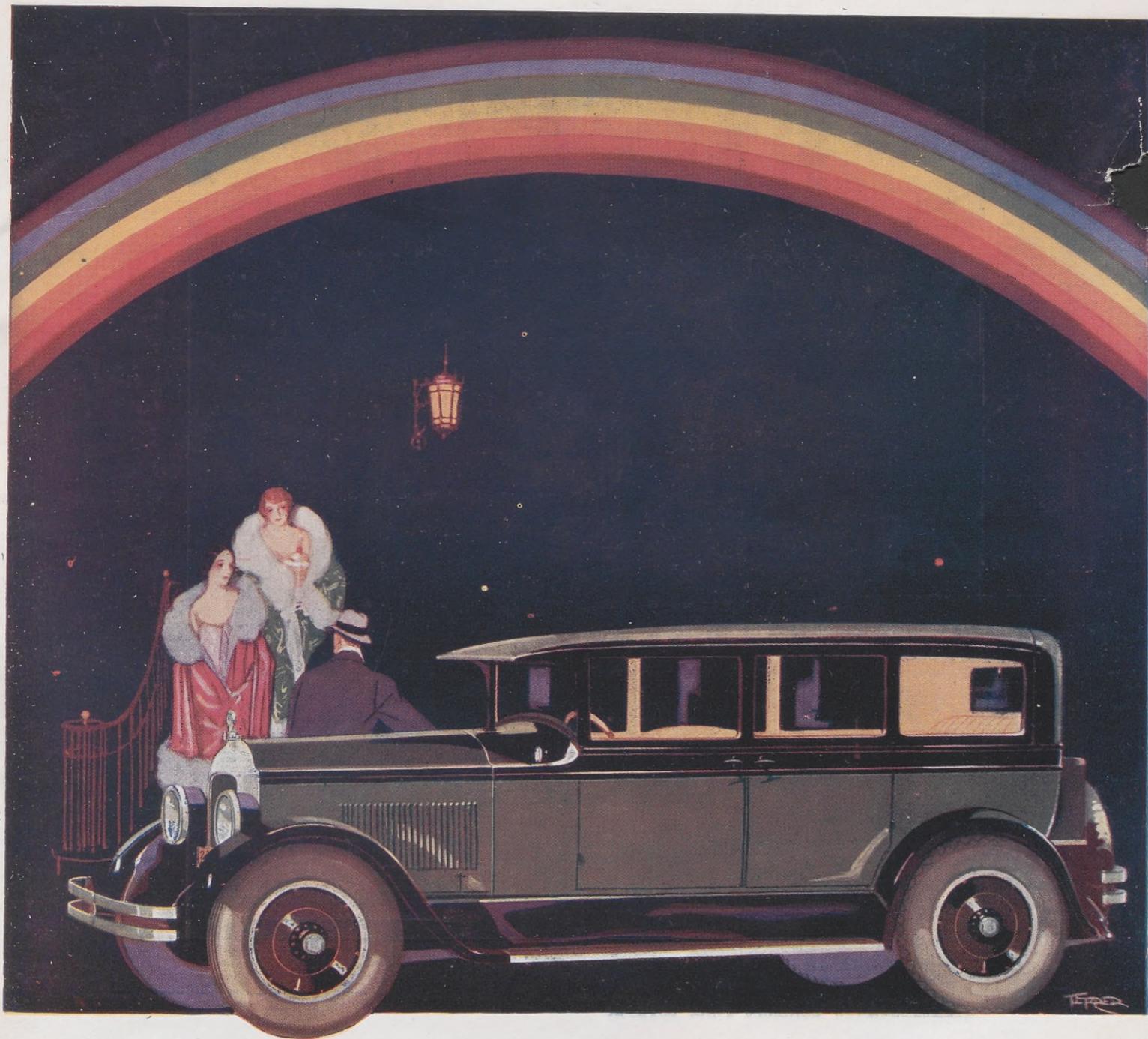
de ..... , provincia de .....

se suscribe por un año a la revista *AUTO*, de Madrid (Calle de la Libertad, 4), enviando <sup>(1)</sup>

..... la cantidad de siete pesetas, importe de la suscripción.

..... de ..... de 192

(1) Por giro postal o sellos de correo de veinticinco céntimos exclusivamente.



MADRID

# PAIGE

A. S. E., (S. A.)

Alcalá, 69

Tel. 54.874