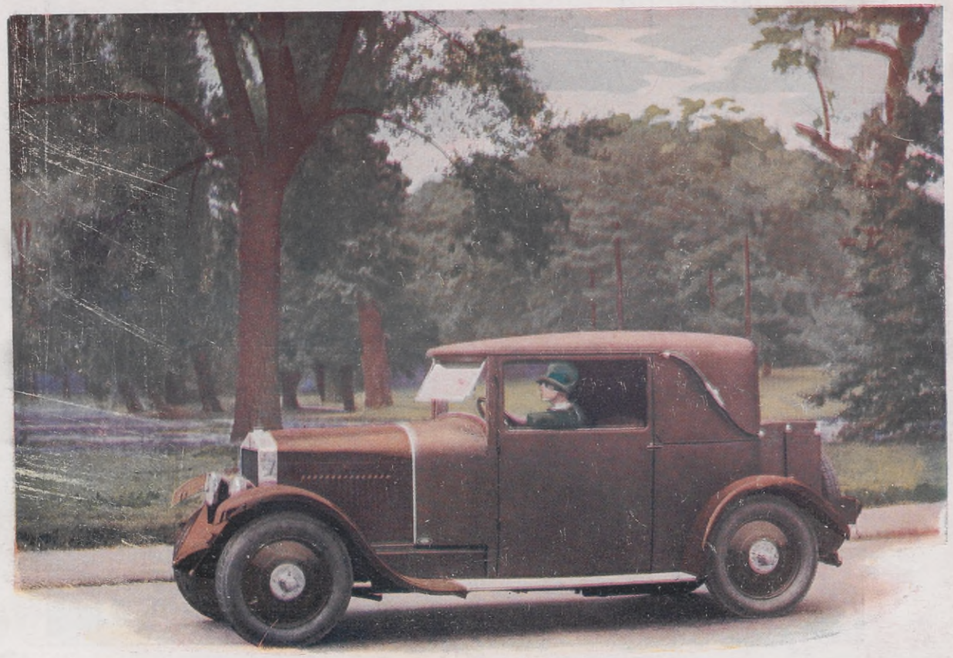


Agentes exclusivos para España:

PUECH & JOUGLENS

ROSELLÓN, 232. (Junto al Paseo de Gracia.)

BARCELONA

LA 7 C.V. G.M

Auto

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

julio 1924

60 cts. 16

24 JUN. 1975

HEMEROTECA DE REVISTAS

RENAULT

PAIGE

AGENCIA EN MADRID:
A. S. E., S. A.

AGENCIA EN BARCELONA:
Paseo de Gracia, 28

MADRID

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia, desde el 28 de Junio al 25 de Julio de 1927

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
23.352.	**Packard.**—Dirección de Seguridad.
23.353.	**Nash.**—Marqués de Donadío, Diego de León, 16.
23.354.	**Citroën.**—Enrique Botto, Valdeiglesias, 4.
23.355.	**BUICK.**—Conde de Aguilar, Goya, 15.
23.356.	**PAIGE.**—José Guadiana, Claudio Coello, 44.
23.357.	**PAIGE.**—Javier Cabanillas, Hermosilla, 34.
23.358.	**Hausa.**—Matías Sanz, Vicálvaro.
23.359.	**Excelsior (m).**—Antonio Flores, R. Cruz, 88.
23.360.	**Mercedes.**—Pedro Hucke, Velázquez, 120.
23.361.	**Ford.**—Marqués de Arenas, Peligros, 1.
23.362.	**Ford.**—Diputación, Madrid.
23.363.	**Ford.**—Diputación, Madrid.
23.364.	**Automoto.**—Antonio Fernández, Gravina, 5.
23.365.	**RENAULT.**—Angel González, Santos, 4.
23.366.	**Willys.**—José Gómez, C. Aranda, 1.
23.367.	**Packard.**—José González, Alcalá, 63.
23.368.	**Dion Bouton.**—Pedro García, P. Progreso, 13.
23.369.	**Ford.**—Rafael Muras, Abada, 5.
23.370.	**BUICK.**—Emilia Carro, San Bernardo, 18.
23.371.	**Panhard.**—Olimpia Gutiérrez, C. Xiquena, 5.
23.372.	**Voisin.**—Gabriel Maura, M. Angel, 9.
23.373.	**Citroen.**—Saturio Muñoz, P. del Este, 14.
23.374.	**Chenard.**—Agustín González, Parque Metro.
23.375.	**Lancia.**—Román Oyarzún, Serrano, 88.
23.376.	
23.377.	**Laffly (c.).**—Pedro Fuches, Arenal, 7.
23.378.	**Ford.**—Pedro Alonso, Loeches.
23.379.	**Ford.**—Nemesio Polo, Guadalajara.
23.380.	**Citroën.**—José M. Arrillaga, Hortaleza, 67.
23.381.	**Citroën.**—Angela Arias, Almagro, 28.
23.382.	**Citroën.**—Armando Alas, Valdepeñas, 1.
23.383.	**Ford.**—Juan Cámara, Aravaca.
23.384.	**Citroën.**—Luis Cabrero, B. Herreros, 14.
23.385.	**Ford.**—Jesús García, Lagasca, 120.
23.386.	**Erskine.**—Joaquín Mingoto, Villanueva, 33.
23.387.	**Citroën.**—Jesús Ibrán, Ayala, 34.
23.388.	**CHEVROLET.**—Fernando Sturriaga, Torrijos, número 59.
23.389.	**Rolls.**—Marqués de Fontalba, Castellana, 17.
23.390.	**Triump (m.).**—Nicolás de la Vega, Lagasca, 17.
23.391.	**Citroën.**—Enrique Rivas, L. Cabrera, 11.
23.392.	**Citroën.**—Jorge Bruyere, R. Cruz, 16.
23.393.	**RENAULT.**—César Madariaga, Jaén, 7.
23.394.	**Mercedes.**—Pedro Vindel, Zorrilla, 13.
23.395.	**Citroën.**—Pablo Iñíguez, Fernando el Santo, 17.
23.396.	**Citroën.**—Miguel Iñíguez, Fernando el Santo, 17.
23.397.	**Citroën.**—Miguel Iñíguez, Fernando el Santo, 17.
23.398.	**Chenard.**—Prudencia Malachevarría, A. P. Toros, 12.
23.399.	**FIAT.**—Alfonso López, Ferraz, 94.
23.400.	**Renault.**—Mariano de Lucas, S. Bernardino, 7.
23.401.	**FIAT.**—Vicente García, Canarias, 4.
23.402.	**FIAT.**—Ricardo Esteban, Amnistía, 6.
23.403.	**FIAT.**—Manuel Borrajo, Canarias, 4.
23.404.	**BUICK.**—Tomás Blanco, Cáceres.
23.405.	**Thoman (m.).**—Valentín Concastrina, A. Sánchez, 18.
23.406.	**F. Barnett.**—Hans Barttembach, Goya, 48.
23.407.	**Marmon.**—José Alvarez, H. Gran Vía.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
23.408.	**Dodge.**—Antonio Granda, Colón, 3.
23.409.	**FIAT.**—Canal de Isabel II, Alarcón, 7.
23.410.	**Delahaye.**—Desmarais Hermanos, C. Xiquena, 6.
23.411.	**Ford.**—Domingo López, C. Coello, 16.
23.412.	**CHEVROLET.**—Francisco Llopis, P. Prado, 80.
23.413.	**FIAT.**—Luis Montero, Atocha, 45.
23.414.	**Chrysler.**—Gustavo Pittaluga, B. Navarra, 4.
23.415.	**FIAT.**—Manuel Ruiz, A. de los Ríos, 10.
23.416.	**Mercedes.**—Potasas Reunidas, Campoamor, 20.
23.417.	**Rickembaker.**—Gonzalo Martínez, Hipódromo, 8.
23.418.	**Citroën.**—Federico Rodríguez, C. Baja, 21.
23.419.	**CHEVROLET.** — Jacinto Sanchidrián, Sotillo Adrada.
23.420.	**Ford.**—Julián Valenciano, Morata.
23.421.	**Dodge.**—José Azañedo, P. Cebada, 10.
23.422.	**Chrysler.**—Manuel Bastos, Castellana, 11.
23.423.	**Chrysler.**—Jesús Murga, M. Longoria, 3.
23.424.	**Chandler.**—Jorge Hermano, S. Engracia, 106.
23.425.	**Studebaker.**—Servicios Fúnebres, Infantas, 25.
23.426.	**Voisin.**—Marqués de Gorbea, M. Riscal, 9.
23.427.	**VELOCETTE (M.).**—Isidro Mellado, Desamparados, 4.
23.428.	**Citroën.**—Fernando Trillo, Canillas.
23.429.	**RENAULT.**—Julián Rubio, M. Zafra, 17.
23.430.	**Citroën.**—Fernando Lloret, Ayala, 50.
23.431.	**BUICK.**—Luis Leñiga, Castellana, 33.
23.432.	**RENAULT.**—Francisco Orfila, N. Balboa, 30.
23.433.	**Hispano.**—A. El Aguila, G. Lacy, 33.
23.434.	**Hispano.**—A. El Aguila, G. Lacy, 33.
23.435.	
23.436.	**BUICK.**—Antonio Sobrino, Fuencarral, 154.
23.437.	**CHEVROLET.** — Manuel Rodríguez, Amaniel, número 17.
23.438.	**BUICK.**—Joaquín Rodríguez, Palace Hotel.
23.439.	**BUICK.**—Fernando Moreno, Ecija, 10.
23.440.	**BUICK.**—Luciano Gaucedo, Princesa, 44.
23.441.	**Citroën.**—Jesús Marañón, Madrid.
23.442.	**Rio.**—Rafael Peláez, Aguirre, 1.
23.443.	**La Buire.**—Francisco Marín, Argensola, 5.
23.444.	**CHEVROLET.**—Vicente Lillo, Ciudad Lineal.
23.445.	**FIAT.**—Luis Manuel Mora, El Escorial.
23.446.	**Ford.**—Joaquín Jiménez, A. S. Isidro, 2.
23.447.	**O. M.**—Manuel García, Cadalso.
23.448.	**Berliet.**—José Funyet, Torrijos, 78.
23.449.	**Berliet.**—Rosa Oráa, Montalbán, 18.
23.450.	**Packard.**—Juan R. Hermoso, Juan de Mena, 5.
23.451.	**Chenard.**—Manuel Villar, Leganitos, 1.
23.452.	**Citroën.**—María Viejo, Infantas, 19.
23.453.	**Peugeot.**—Timoteo de la Seu, Florida, 3.
23.454.	
23.455.	**CADILLAC.**—Marqués de Llanzal, Hermosilla, número 1.
23.456.	**BUICK.**—Vicente García, Atocha, 32.
23.457.	**G. Irat.**—Cándido Miraved, Jovellanos, 3.
23.458.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.
23.459.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.
23.460.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.
23.461.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.
23.462.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
23.463.	**Citroën.**—Fernando C. Navarro, Palma, 44.
23.564.	**Panhard.**—Juan A. Benavides, P. de Vergara, 11.
23.465.	**RENAULT.**—Carlos Botín, Montesquinza, 16.
23.466.	
23.467.	
23.468.	**Citroën.**—Amparo López, Alberto Aguilera, 34.
23.469.	**Citroën.**—Viuda de Ferrero, Alberto Aguilera, 21.
23.470.	
23.471.	**Amílcar.**—Juan Mauvais, Serrano, 8.
23.472.	
23.473.	
23.474.	
23.475.	**Panhard.**—Eladio Mille, Castellana, 51.
23.476.	
23.477.	**Ford.**—Gregorio Rueda, Luis Viñes, 7.
23.478.	**Ford.**—Luis Sanz, Loeches.
23.479.	
23.480.	**Citroën.**—Jacinto Sáinz, Ave María, 20.
23.481.	**Dewald.**—Jefatura de Obras públicas.
23.482.	**Dewald.**—Jefatura de Obras públicas.
23.483.	**Dewald.**—Jefatura de Obras públicas.
23.484.	**Standard.**—Joaquín I. Mencos, Zurbano, 21.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
23.511.	**CHEVROLET.**—Viuda de A. Piera, paseo de San Vicente, 28.
23.512.	**Ford.**—Roberto Alen, Olivos, 18.
23.513.	**Rio.**—Baldomera Martínez, Gobernador, 33.
23.514.	
23.515.	**Salmson.**—Guillermo Gamiz, Serrano, 35.
23.516.	**Chrysler.**—Manuel González, M. de los Heros, 57.
23.517.	**FIAT.**—Emilio Díaz, Carmen, 21.
23.518.	**CADILLAC.**—Manuel González, Barquillo, 8.
23.519.	**Citroën.**—Francisco L. Roca, Lavapiés, 3.
23.520.	**Citroën.**—Máximo López, Mártires de Alcalá.
23.521.	**Citroën.**—Felipe La Calle, M. Campos, 36.
23.522.	**La Salle.**—Conde del Castillo de Vera, Velázquez, 12.
23.523.	**CHEVROLET.**—General Motors, Granada, 33.
23.524.	**Erskine.**—Mariano Sánchez Rexach, Magdalena, número 8.
23.525.	**FIAT.**—José Llopis, Alcalá, 69.
24.526.	**FIAT.**—Joaquín de la Barrera, C. de los Angeles, 11.
23.527.	**Chrysler.**—Pedro M. de Irujo, M. Angel, 27.
23.528.	**BUICK.**—Juan Zornoza, San Martín, 3.

Telegramas / Telefonemas { TREMA Teléfonos { Urbano / Interurbano { 51.501

ACCESORIOS CARROCERÍAS
SAINT-DIDIER
PARIS

AGENCIA TREMA

AUTOMOVILES
FLINT-LOCOMOBILE-CITROËN
CONTRATACIONES E INDUSTRIAS, S. A.
Capital: Ptas. 10.000.000

Talleres y Depósito:
NÚÑEZ DE BALBOA, 5

Exposición y Oficinas:
VILLANUEVA, 34

23.485.	**Citroën.**—Vicente Sanz, Medellín, 11.
23.486.	**OLDSMOBILE.**—Emilio Sanz, Chamartín.
23.487.	**RENAULT.**—Carlos Ortiz, Cuchilleros, 6.
23.488.	**Berliet.**—Roger Jordán, Meléndez Valdés, 17.
23.492.	**VELOCETTE.**—Angel Pérez, Salud, 9.
23.493.	**RENAULT.**—Rufino Aparicio, C. Coello, 97.
23.494.	**Nash.**—Francisco Fernández, Santa Engracia, 36.
23.495.	**RENAULT.**—Pablo Marina, Génova, 12.
23.496.	**Alcyon.**—Francisco Martín, calle Independencia, 2.
23.489.	**Citroën.**—Enrique Garra, Príncipe, 17.
23.490.	**Ballot.**—Vicente Amat, Goya, 37.
23.491.	**FIAT.**—Felipe Merino, San Mateo, 26.
23.497.	**RENAULT.**—Rafael Rojas, Almagro, 31.
23.498.	**Amílcar.**—Carlos de Ubieta, Clavel, 13.
23.499.	**HUDSON.**—Germán Mora, Lealtad, 10.
23.500.	**Ford.**—Gabriel Maura, M. Angel, 9.
23.501.	**CHEVROLET.**—Marqués de Armendariz, Atocha, 62.
23.502.	**Citroën.**—Aurelio Sáez, Fuencarral, 131.
23.503.	**Citroën.**—Victorio Serra, Palma, 56.
23.504.	**Citroën.**—José Pardo, Ramales, 4.
23.505.	**Citroën.**—Pedro Delgado, Humilladero, 16.
23.506.	**Ford.**—Anónima Parajes, Carretas, 14.
23.507.	**Rio.**—Samuel Crespo, Caballero de Gracia, 34.
23.508.	**Citroën.**—Carlos Llopis, Arenal, 25.
23.509.	**FIAT.**—Juan Hernández, Canarias, 4.
23.510.	

23.529.	**Voisin.**—Duque de Estremera, Castellana, 13.
23.530.	**BUICK.**—Africa León, General Oráa, 30.
23.531.	**Citroën.**—José López, paseo del Rey, 8.
23.532.	**CHEVROLET.**—Antonio de Paz, Toledo, 138.
23.533.	**Willys.**—Francisco Benito, O'Donnell, 5.
23.534.	**Citroën.**—Estefanía Ibáñez, San Agustín, 7.
23.535.	**PAIGE.**—Juan de Neubourg, Hermosilla, 10.
23.536.	**PAIGE.**—Carlos Taboada, Lagasca, 80.
23.537.	**Amílcar.**—Julio Valdés, Piamonte, 10.
23.538.	**FIAT.**—Enrique Simonet, Olózaga, 12.
23.539.	**Willys.**—Nicolás Rascón, Sagasta, 20.
23.540.	**Peugeot.**—Francisco Virgilio, Alcántara, 5.
23.541.	**Citroën.**—Joaquín Aragón, Olózaga, 16.
23.542.	**Citroën.**—Joaquín Aragón, Olózaga, 16.
23.543.	**CHEVROLET.**—Esteban Amaya, Peñalver, 14.
23.544.	**Chrysler.**—Juan Caballería, Pi Margall, 14.
23.545.	**Ford.**—Manuel Raposo, Ventosa, 9.
23.546.	**Ford.**—Segundo Miedes, Taracena.
23.547.	**Schneider.**—José Porras.
23.548.	**Amílcar.**—Oscar Leblanc, Castellana, 12.
23.449.	**Citroën.**—Andrés Rodríguez, Campomanes, 3.
23.550.	**Citroën.**—Manuel Pérez, Zurbano, 28.
23.551.	**PAIGE.**—Carlos Ruspoli, Barquillo, 8.
23.552.	**Citroën.**—Manuel Barrio, Goya, 82.
23.553.	**Ford.**—Duquesa de la Conquista, San Bernardo, número 28.
23.554.	**Marmon.**—Manfredo de Borbón, Prado, 26.
23.555.	**Peugeot.**—Ernesto Acuña, P. Santisteban, 3.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
23.556.	**FIAT.**—Mercedes Alonso, M. de los Heros, 84.
23.557.	**Citroën.**—Félix Alvira, Angel, 6.
23.558.	**Ford.**—Ramón Navarro, Villalba.
23.559.	**Peugeot.**—Emiliano Muñoz, Oriente, 3.
23.560.	**Citroën.**—Lorenzo Llorente, R. de la Cruz, 16.
23.561.	**Citroën.**—Vicente Aberturas, Hermosilla, 79.
23.562.	**Stutz.**—Valero Pueyo, Zurbano, 68.
23.563.	**Ford.**—Manuel del Río.
23.564.	**CHEVROLET.**—Enrique Tordesillas, Mojados (Madrid).
23.565.	**Dodge.**—José de la Torre, Colmenar.
23.566.	**Amílcar.**—Manuel Manzano, A. Figueroa, 40.
23.567.	**HUDSON.**—Manuel García, P. Vergara, 3.
23.568.	**CHEVROLET.**-Antonio Bugeiro, Fuencarral, 30.
23.569.	**Arrow.**—Viuda de Ibarra, Hotel Ritz.
23.570.	**Eleizalde.**—Josefa Martín, Zurbano, 44.
23.571.	**RENAULT.**—H. Juan Pruneda, L. de Vega, 27.
23.572.	**Citroën.**—Enrique Garra, Príncipe, 17.
23.573.	**Citroën.**—Laureano Antón, Teruel, 57.
23.574.	**Chrysler.**—Juan M. Mitjáns, Ayala, 5.
23.575.	**OAKLAND.**—Juan Rachelt, Lagasca, 17.
23.576.	**Ford.**—Luis Crespo, San Bartolomé, 23.
23.577.	**Peugeot.**—Vicente Dalmáu, Encomienda, 9.
23.578.	**Citroën.**—H. de Simón García, P. Angel, 8.
23.579.	**BUICK.**—Juan Orma, Príncipe Alfonso.
23.580.	**Picard.**—Manuel Rincón.
23.581.	**RENAULT.**—Emilio Díaz, Toledo, 140.
23.582.	**Citroën.**—Eustaquio Peláez, Puigcerdá, 14.
23.583.	**Donnet.**—Vicente Cid, Princesa, 24.
23.584.	**Chrysler.**—Alfonso Franco, Goya, 9.
23.585.	**Berliet.**—José Parrondo, S. Dimas, 17.
23.586.	**Fiat.**—Luis Barrera, Pardiñas, 14.
23.587.	**Citroën.**—Enriqueta Romero, A. López, 14.
23.588.	**HUDSON.**—Natividad Miñón, Atocha, 71.
23.589.	**HUDSON.**—Ventura Alonso, Arrieta, 12.
23.590.	**HUDSON.**—Conde del Valle, Génova, 29.
23.591.	**HUDSON.**—José Fernández, Pelayo, 3.
23.592.	**HUDSON.**—Viuda de Monford, E. S. Miguel, 16.
23.593.	**HUDSON.**—Enrique Escudero, Caracas, 13.
23.594.	**Nash.**—Alberto Santías, Génova, 16.
23.595.	**Citroën.**—Francisco Cuadrado, T. Leal, 9.
23.596.	**Citroën.**—Francisco Cuadrado, T. Leal, 9.
23.597.	**Erskine.**—Lorenzo Villar, Pelayo, 17.
23.598.	**Itala.**—Sergio Relaña, Peñalver, 17.
23.599.	**Citroën.**—Antonio López, General Oráa, 9.
23.600.	**Citroën.**—Carmen Tobaruela, S. Teresa, 14.
23.601.	**Citroën.**—Alfonso Esteban, Barquillo, 31.
23.602.	**RENAULT.**—Mariano Aldama, Serrano 22.
23.603.	**Citroën.**—Juan Barbotán, Reloj, 9.
23.604.	**Amilcar.**—José Estévez, Minas, 1.
23.605.	**RENAULT.**—Adolfo Fernández. C.ª Angeles, 8.
23.606.	**Ford.**—Tomás Olivar.
23.607.	**Alcyon.**—Leopoldo Suárez, Caños, 3.
23.608.	**Citroëen.**—Marqués de Portugalete, Hortaleza, 130
23.609.	**Citroën.**—Alfonso Tomgren, P. Recoletos, 5.
23.610.	
23.611	
23.612.	**CHEVROLET.**—José García, A. Durán, 24.
23.613.	**OACKLAND.**—César Lloréns, Hermosilla, 8.
23.614.	**Citroën.**—Manuela Castro, Manzanedo, 4.
23.615.	**HUDSON.**—Francisco Pérez, Barquillo, 3.
23.616.	**RENAULT.**—Cayetano Aguado, Magallanes.

GUIPUZCOA

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P., durante los meses de Febrero y Marzo de 1927.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
4.977.	**Amilcar.**—Rafael Calparsoro, Tolosa.
4.978.	**RENAULT.**—Víctor Arana, Fueros, 4, San Sebastián.
4.979.	**CHEVROLET.**—Izaguirre Unanue y García, Ronda, 6, San Sebastián.
4.980.	**Alcyon.**—Esteban Fernández, Goizueta (Navarra).
4.981.	**RENAULT.**—Cooperativa de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Beasaín.
4.982.	**RENAULT.**—Patricio Lopetegui, Lezo.
4.983.	**BUICK.**—Lorenzo Roca, Villa Begoña, San Sebastián.
4.984.	**Latil.**—Ceferino Lasa, Alegría de Oria.
4.985.	**BUICK.**—Olarriaga y Compañía, San Marcial, 31, San Sebastián.
4.986.	**Peugeot.**—Ignacio Eguía, Hernani, 13, San Sebastián.
4.987.	**CHEVROLET.**—Federico Soria, Usandizaga, 7, San Sebastián.
4.988.	**Citroën.**—Antonio Sánchez, Cánovas del Castillo, 31, Ecija.
4.989.	**Overland.**—Ascensio Larrañaga, Anzuola.
4.990.	**Auburn.**—Angel Pérez de la Quintana, Méndez Núñez, 3, Santander.
4.991.	**RENAULT.**—Gabriel Navajas, Villa Gabriela-Enea, San Sebastián.
4.992.	**Alcyon.**—Fulgencio Pérez Alonso, Icazteguieta.
4.993.	**RENAULT.**—Rafael Soriano Hernández, Carcagente (Valencia).
4.994.	**BUICK.**—Alberto Milner, Prim, 35, San Sebastián.
4.995.	**Paige.**—Cosme Baleztena, Oquendo, 2, San Sebastián.
4.996.	**Irat.**—Pedro Aurquía, San Marcial, 20, Irún.
4.997.	**Chrysler.**—Julián Rezola, Añorga.
4.998.	**RENAULT.**—Jesús Bernaldo de Quirós, Fuenterrabía.
4.999.	**U. S. A.**—Juan José Jiménez, Carquizano, 1, San Sebastián.
5.000	**RENAULT.**—Joaquín Arana, Beasaín.
5.001.	**Hispano-Suiza.**—Polonia Jáuregui Arocena, Villafranca de Oria.
5.002.	**Auburn.**—Emiliano Baraibar, Irún.

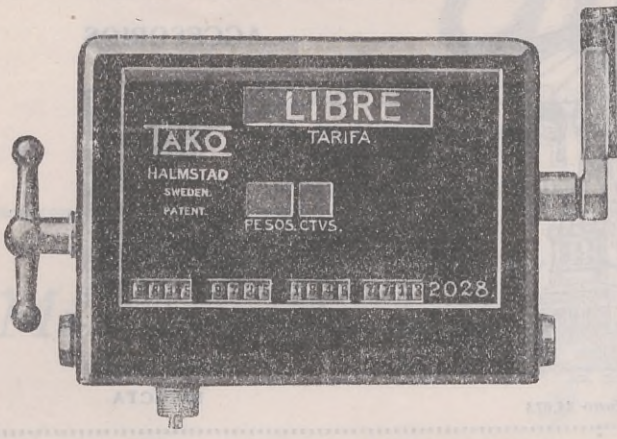
Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
5.003.	**Ford.**—Dolores Aizpurua Ayerbe, Motrico.
5.004.	**P. Levassor.**—Marquesa de Cartago, Gaztambide, 54, Madrid.
5.005.	**BUICK.**—Francisco Martínez, Sánchez Toca, 7, San Sebastián.
5.006.	**Chenard.**—Gaspar Uraín, Zarauz.
5.007.	**RENAULT.**—Esteban Tolosa, Zaldivia.
5.008.	**Alcyon.**—Tomás Puertas, Garibay, 4 y 6, San Sebastián.
5.009.	**FIAT.**—Matías Doménech, Avenida, 23, San Sebastián.
5.010.	**RENAULT.**—Viuda de Toribio Usabiaga, Villafranca de Oria.
5.011.	**RENAULT.**—Jacinto Urteaga, Beasaín.
5.012.	**Chrysler.**—Ezequiel Roca, Hernani, 2, San Sebastián.
5.013.	**Ford.**—Antonio Orueta y Ribero, Villa Magnolia, San Sebastián.
5.014.	**RENAULT.**—José L. Sánchez Ruiz, San Martín, 50, San Sebastián.
5.015.	**BUICK.**—Artemio Picaza Alcubilla, Prim, 10, San Sebastián.
5.016.	**Nash.**—Salvador Heredia, Fortuny, 3, Madrid.
5.017.	**Isotta.**—Duquesa de Monteleón, Castillo-Blanco, Lugariz.
5.018.	**FIAT.**—Juan Juanes, Oyarzún.
5.019.	**Ford.**—Juan Ansa, Pasajes.
5.020.	**BUICK.**—Lorenzo Francisco Galdeano, General Arteche, D, San Sebastián.
5.021.	**Bugatti.**—Leopoldo Langer, Lezo.
5.022.	**U. S. A.**—Liceaga y Compañía, Triunfo, 3, San Sebastián.
5.023.	**Alcyon.**—Juan Ocaranza, Vera del Bidasoa (Navarra).
5.024.	**Citroën.**—José Díaz de Isla, Usandizaga, 1, San Sebastián.
5.025.	**Citroën.**—Daniel Laffitte, Prim, 7, San Sebastián.
5.026.	**U. S. A.**—Oyarbide, Sagües y Compañía, Plaza Lasala, 1, San Sebastián.
5.027.	**Hupmobile.**—Ramón Yarza Arregui, Lasarte.
5.028.	**FIAT.**—Antonio Maguregui, Alameda, 3, San Sebastián.
5.029.	**RENAULT.**—Narciso Crehuet, F. Calbetón, 8, San Sebastián.
5.030.	**Citroën.**—Carlos Díaz, Irún.
5.031.	**RENAULT.**—Jesusa Mendizábal, Garibay, 8, San Sebastián.
5.032.	**H. Davidson.**—Francisco Ostolaza, P. Guipúzcoa, número 4, San Sebastián.
5.033.	**Chrysler.**—Miguel Leremboure, Prim, 39, San Sebastián.
5.034.	**Citroën.**—Román Lizariturry, General Echagüe, número 15, San Sebastián.
5.035.	**Bugatti.**—Teodoro Hernandorena, Villabona.

VIZCAYA

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P., durante el mes de Junio de 1927.

Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
5.729.	**Alcyon.**—Javier Arana, Las Arenas.
5.730.	**Citroën.**—Cipriano Viguera, Dos Caminos.
5.731.	**Cottin.**—Gumersindo Artiach, Bilbao.
5.732.	**Seckville.**—José María Cardenal, Bilbao.
5.733.	**Citroën.**—Garage Indauchu, Bilbao.
5.734.	**Citroën.**—Garage Indauchu, Bilbao.
5.735.	**Citroën.**—Garage Indauchu, Bilbao.
5.736.	**Talbot.**—Francisco Arteche, Las Arenas.
5.737.	**B. S. A.**—Francisco Urizar, Durango.
5.738.	**BUICK.**—Tomás Astigárraga, Bilbao.
5.739.	**Davis.**—Antonio Maguregui, Bilbao.
5.740.	**Studebaker.**—José Larrea, Burceña.
5.741.	**Packard.**—Conde de Aresti, Bilbao.
5.742.	**Whippet.**—Juan de Uribe, Bilbao.
5.743.	**BUICK.**—Máximo Fernández, Bilbao.
5.744.	**Citroën.**—Emilio Rodríguez, Bilbao.
5.745.	**Hupmobile.**—David Santurtún, Baracaldo.
5.746.	**Berliet.**—Arteche y Sebrero, Bilbao.
5.747.	**Packard.**—Ernesto Bengoa, Bilbao.
5.748.	**BUICK.**—Antonio Escudero, Bilbao.
5.749.	**Dogde.**—Olegario Llamosas, Guriezo.
5.750.	**Triumph.**—Fabián Basozábal, Munguía.
5.751.	**Citroën.**—Pedro Ortueta, Durango.
5.752.	**Citroën.**—Casa Gastón y Daniela, Bilbao.
5.753.	**Ford.**—S. A. Bilbaína F. Especiales, Bilbao.
5.754.	**Ford.**—S. A. Bilbaína F. Especiales, Bilbao.
5.755.	**Fiat.**—Amancio Gómez Arnáiz, Bilbao.
5.756.	**Citroën.**—Ramón Osoro, Bilbao.
5.757.	**Hispano.**—Heriberto Azcoaga, Bilbao.
5.758.	**Citroën.**—Manuel Sánchez, Bilbao.
5.759.	**Terrot.**—Francisco Bravo, Bilbao.
5.760.	**Terrot.**—José Irastorza, Bilbao.
5.761.	**Harley.**—Heliodoro Bejó, Valmaseda.
5.762.	**Ford.**—Julián Pastor, Bilbao.
5.763.	**Mathis.**—Enrique Bolland, Baracaldo.
5.764.	**RENAULT.**—Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
5.765.	**B. S. A.**—Heliodoro Ajuria, Bilbao.
5.766.	**Ford.**—Benito y Ramón Perry, Bilbao.
5.767.	**JEWET.**—Rudoff Mosse (S. A.), Bilbao.
5.768.	**Ford.**—José Orbegozo, Bilbao.
5.769.	**FIAT.**—Daniel Olaortúa, Guernica.
5.770.	**Nash.**—Ramón Real de Asúa, Bilbao.
5.771.	**Harley.**—Manuel Olabarría, Las Arenas.
5.772.	**Talbot.**—Pedro Astoreca, Bilbao.
5.773.	**BUICK.**—S. A. Bodegas Bilbaínas, Bilbao.
5.774.	**RENAULT.**—Ramón Solano, Lequeitio.
5.775.	**Packard.**—Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
5.776.	**RENAULT.**—Estanislao Vivanco, Gordejuela.
5.777.	**RENAULT.**—Tomás Orúe, Bilbao.
5.778.	**Berliet.**—Pablo Alonso, La Arboleda.
5.779.	**Ballot.**—Alejandro Deprit, Bilbao.
5.780.	**Austin.**—E. Erhardt y Compañía (Ltda.), Bilbao.
5.781.	**Packard.**—José Allende, Bilbao.
5.782.	**Packard.**—Jorge Astoreca, Bilbao.
5.783.	**Packard.**—Hijos de L. Echevarría, Bilbao.
5.784.	**BUICK.**—María Soledad Zubiría, Las Arenas.

Direcciones muy recomendables



LIBRE

TAKO

Aprobado por el Ministerio del Trabajo, en 9 de junio de 1926

Unico con luz interior, rodamiento de bolas y aplicable a todas las cajas de cambio sin necesidad de reductor.

VENTAS al contado, plazos y alquiler. Taller de reparaciones para toda clase de taxímetros, y contadores de velocidades para automóviles

Representante exclusivo de este novísimo aparato:

TAXIMETRO GALLARDO

Plaza de España, 6 — Teléfono 12.614 — MADRID

Sucursal en Sevilla: Federico Sánchez Bedoya, 8

MARCOS

OFICINA PARA MATRICULAR AUTOMÓVILES, CAMIONES, MOTOS, Y OBTENER EL CARNET PARA SUS CONDUCTORES

San Felipe Neri, 1, tienda (esquina a Mayor, 38)

Teléfono 15 849 — **MADRID**

F. Braojos Herreros

Jorge Juan, 19.—Teléf. 50.002

VENTA AL POR MAYOR Y DETALL

— DE —

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Bujías Champion, todos los tipos

Juntas Culatas, todos los coches

FAROS MARCHAL - Precios sin competencia

RECAUCHUTADOS DON

Renovación de cubiertas y cámaras

POR EL SISTEMA

HAYWOOD

50, Castelló, 50 MADRID

SUSCRÍBASE HOY MISMO A

«EL AUTOMÓVIL AMERICANO»

LA MEJOR REVISTA DE AUTOMÓVIL

Doce pesetas al año

Dirigirse a J. SÁNCHEZ HERRERO - María de Guzmán, 3, MADRID

WARREN GEARS

PIÑONES Y CORONAS

Constante surtido para todos los automóviles americanos que circulan por España

CINTA DE FRENO NAFRA

Usando esta cinta, garantiza sus frenos y a la vez garantiza su vida PRUÉBELA

Unico distribuidor para España:

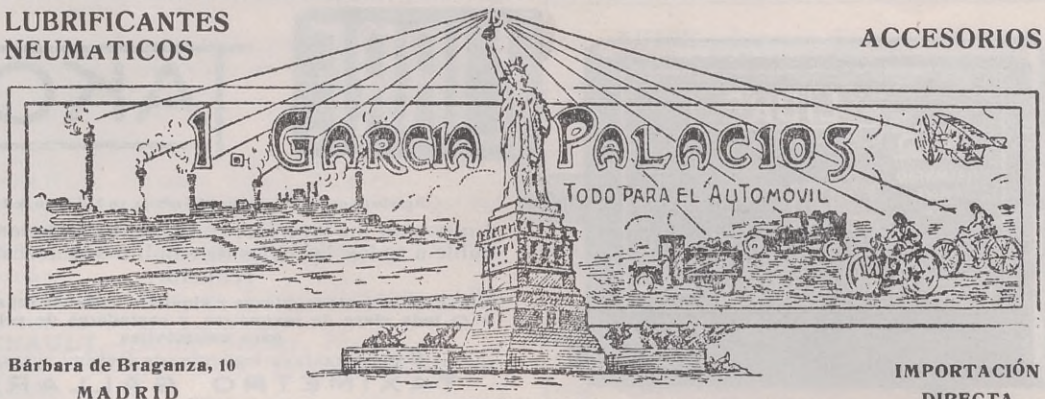
B. CERAME

Bárbara de Braganza, 22 MADRID

Direcciones muy recomendables

LUBRIFICANTES
NEUMATICOS

ACCESORIOS



Bárbara de Braganza, 10
MADRID

Teléfono 34.673

IMPORTACIÓN
DIRECTA

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 autógena de toda clase de maquinaria, carter, chassis, y especialidad en cilindros de automóviles, por difíciles que sean; ejes, cigüeñales, etc., etc.

PRECIOS ECONÓMICOS

¡¡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

¡NEUMATICOS Y BANDAJES!

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

¡¡ÚLTIMA FABRICACIÓN!!

¡¡PARA COMPRAR BARATO!!

CASA ARDID

Génova, 4 - Teléf. 32.058 - MADRID

EXPORTACIÓN A PROVINCIAS

AGENCIA BADALS

Compra, venta y cambio de automóviles de todas marcas. Especialidad en la marca Citröen, nuevos y de ocasión. Ventas al contado y a plazos. Primera Casa en España

Los Madrazo, 7 **MADRID**

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. ..... *, habitante en la calle* .....

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

se suscribe por un año a la Revista AUTO, de Madrid (calle de Apodaca, núm. 11), enviando (1)

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

..... *de* ..... *de 192*....

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

Año II.—Núm. 16

Auto

31 de Julio de 1927

AUTOMÓVILES - MOTOCICLETAS - AVIACIÓN - DEPORTES - TURISMO

Director: AGUSTÍN GARCÍA DE RUEDA

REDACCION Y ADMINISTRACION: APODACA, 11.—MADRID

Más sobre la patente nacional y el régimen de petróleos

Sigue siendo tema de todas las conversaciones en los centros automovilistas los dos decretos-ley sobre patente nacional y futuro régimen de petróleos, que han venido a conmover en sus más hondos cimientos todo el sistema económico-tributario de la industria automóvil.

La Prensa diaria dejó ya a un lado todo comento sobre la patente nacional, y ahora dedícase desmenuzada y periódicamente a analizar, más bien los contra que los pro, del Estatuto monopolizador de petróleos.

La patente nacional es una obra ya consolidada. Ha entrado en período de vigencia, y por las calles circulan ya algunos coches cuya matrícula de pruebas se ajusta al nuevo régimen tributario. Sin embargo, creemos que el reglamento sufrirá algunas modificaciones. Disposiciones complementarias, nacidas de la experiencia, vendrán, sin duda, a retocar extremos imposibles de prever, o, bien, previstos, no calculados bien sus efectos.

Efecto de la escala progresiva (no proporcional como la buena matemática y la economía política recomiendan) será la disminución de coches de gran potencia. Porque con arreglo al nuevo sistema de tributación, dos automóviles cuya potencia de motor sea nueve caballos cada uno, pagarán entre los dos una cantidad total de 360 pesetas, mientras que un solo automóvil del doble número de caballos, o sea de 18, tendrá que pagar una patente de pesetas 416. De donde resulta la anomalía de que 18 caballos en un solo motor tributan 56 pesetas más que los mismos caballos distribuídos en dos motores, con doble número de ruedas, doble número de posible recorrido y, como es consiguiente, doble cantidad de posibilidades de deterioro de la carretera que el Estado tiene que reparar.

De donde resulta una desventaja manifiesta para los coches de motor de gran potencia, al par que los coches de pequeño motor, en relación con los grandes, suponen una desventaja para el Fisco.

La anomalía habrá quedado resuelta estableciendo la escala proporcional y no la progresiva (proporción no es lo mismo que progresión, aunque en este caso la progresión geométrica no sea perfecta, sino atenuada).

Pero admitida la escala progresiva, ¿no hubiera sido más equitativo establecerla a base no sólo del número de caballos, sino del peso del vehículo?

El automovilista ha de preferir el coche pequeño por las múltiples ventajas económicas que le reporta, y va a darse el caso de circular numerosos automóviles con menos beneficio para el Erario y mayor deterioro de carreteras. Efecto éste, a nuestro entender, no bien calculado por el legislador al instituir la escala progresiva.

A buena velocidad va transcurriendo el plazo de dos meses dado por el Gobierno para celebrar el concurso de cesión a una entidad constituída o por constituir del Monopolio de petróleos.

Mucho tememos que el plaza expire sin que se haya conseguido constituir la Compañía explotadora. Este temor se funda en la perspectiva múltiple de extremos diversos que abarca el decreto-ley sobre monopolización. ¿Se llegará en tan breve plazo a conseguir un estudio detenido del problema para poder presentar una proposición concienzuda?

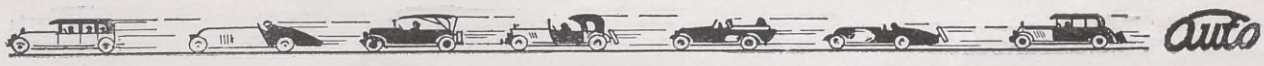
Es lógico prever una prórroga del plazo.

Entretanto el Gobierno podría meditar sosegadamente el asunto, pudiendo ser punto básico de meditación las siguientes líneas que publica "A B C" en su número del 17 del actual:

"Los periódicos que se sienten inclinados a la defensa deberían recordar lo ocurrido con el papel. Si el general Primo de Rivera no hubiese permitido la importación del papel, que mató al monopolio, los diarios españoles serían actualmente unos ridículos prospectos.

Pocos negocios se encuentran tan bien montados en España, industrial y mercantilmente, como el monopolio de tabacos, y, a pesar de ello, le es imposible a la Tabacalera competir con cualquier fabriquita de Gibraltar. De ahí los millares de pesetas que necesita gastar al año para evitar que el contrabando le arrebate el mercado.

El Código de Comercio permite que las Sociedades mercantiles que reúnan determinadas condiciones



puedan emitir papel moneda. Una ley estableció el monopolio en favor del Banco de España, y éste, sin temor a la competencia, manda fabricar sus billetes con tal descuido y falta de estudio técnico, que un obrero hábil, con maquinaria primitiva y rudimentaria, puede imitarlos perfectísimamente.

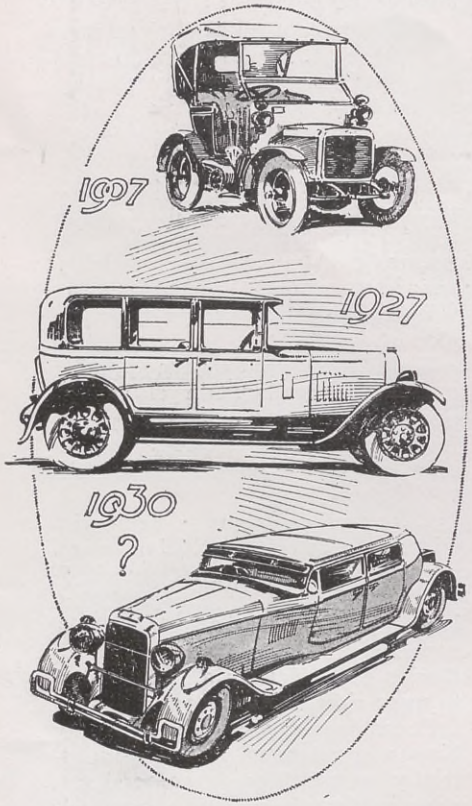
Si en el mercado, además de los billetes del Banco los hubiese de otras entidades, ¿tomaría hoy nadie un billete del de España?

Así son todos los monopolios.

Crear riqueza para obtener de ella los naturales rendimientos debe ser la misión de los hacendistas modernos. Abaratar la gasolina y sus derivados, para que se multipliquen las máquinas industriales y agrícolas, los camiones para transportes, los coches para viajeros y turismo; porque la multiplicación de esta maquinaria y vehículos no sólo aumentaría la prosperidad y el bienestar de España, sino que, además, produciría con sus tributos al Estado más rendimientos que el mejor organizado monopolio."

LÍNEAS NUEVAS

Cambian las modas en automovilismo tan rápidamente casi como las femeninas, en forma tal que, por poco observador que se sea, no



hay dificultad alguna en distinguir un coche de 1914 a otro salido de fábrica en la post-guerra.

Verdaderamente sorprende la apariencia de algunos coches que, aunque no tienen más que unos cuantos años, parecen ser de otra época.

Se caracterizaron los primeros coches por su semejanza con los de caballos, y a partir de aquéllos se ha seguido la tendencia de disminuir la distancia que separa al ocupante de la carretera. A esto han contribuído muchos factores, tales como la disminución del diámetro de las ruedas, el aplanamiento de las ballestas, que ya quedan casi en recta cuando el coche está cargado, y otros, que han permitido rebajar la altura del chassis sin alterar sus líneas generales.

Las futuras modalidades pueden ser la de la transmisión delantera o la hoy día empleada, pero con el motor emplazado en la trasera del chassis, aunque esta última posibilidad, a pesar de sus ventajas, no tendría aceptación, porque modificaría la estética del automóvil, dándole una forma diferente, en la que desaparecería el capot delantero, a que estamos tan acostumbrados.

Además, en los coches modernos se va disminuyendo la altura de los techos, al mismo tiempo que se eleva la altura del radiador y capot, consiguiéndose así unas líneas más continuas y elegantes.

De seguir así no sería difícil que el coche de 1930 tenga el tipo que aparece en la ilustración; en realidad, existen hoy día algunas marcas europeas que se asemejan en algunos de sus tipos a dicho tipo.

Tiene éste algunos inconvenientes, principalmente el de reducir la visibilidad del conductor y los ocupantes; en cambio, la ventaja de obtener un centro de gravedad mucho más bajo que dé una estabilidad y seguridad mayor será suficiente para que las alteraciones indicadas sean llevadas a la práctica.

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

Valor y calidad garantizados

SOLAMENTE existe un medio por el cual la General Motors se puede asegurar de que un coche fabricado por ella posee el máximum de valor y da el mejor servicio permanente a sus propietarios. Este medio es construir sus coches de forma que su construcción comprenda este valor y este servicio.

Es de vital importancia para la General Motors que ninguna pieza defectuosa pueda dañar el buen nombre de un coche de otra forma perfecto. Todo esfuerzo de material inmejorable, investigación científica y mano de obra insuperable ha sido hecho para alcanzar esta perfección. El coche debe dar a sus propietarios un servicio perfecto. La General Motors lo construye con este fin. El propietario tiene derecho a esperarlo.

Para hacer tangible este derecho, la General Motors emite y firma una garantía de un año (dos años para Cadillac y La Salle).

La General Motors desea que los compradores continúen comprando y aprobando sus productos, y por esta razón construye un coche para cada bolsillo y uso. Por esto mismo es por lo que todos sus productos deben ofrecer el máximum de valor y dar los mejores resultados por su precio.

La garantía es de por sí importante y demuestra la seguridad que la General Motors tiene de que toda pieza de su automóvil continuará dándole el servicio para el cual ha sido construído.

En caso necesario, la General Motors está deseosa de cumplir la garantía, pero aún más deseosa de construir sus coches de forma tal, que funcionen desde su primero hasta su último kilómetro sin que falle una sola pieza.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: CALLE DE GRANADA, 33.-MADRID

DE TODO UN POCO

El próximo número de «AUTO»

Nuestro próximo número, que aparecerá el día 31 de agosto, estará dedicado a San Sebastián.

En él daremos una extensa información de las carreras que en la bella Easo se celebran, con motivo de la Semana Automovilista.

Un nuevo autódromo en Buenos Aires

Con brillante éxito es ha inaugurado el autódromo de San Martín, con asistencia del gobernador de la provincia.

En la carrera de automóviles resultó vencedor Domingo Bucci, que desarrolló una velocidad media de 150 kilómetros por hora.

Otro éxito de Uzcudum

En Nueva York, y ante miles de espectadores, Paulino Uzcudum vence fulminantemente al negro Harry Wills, dejándole fuera de combate por k. o. al cuarto round.

Como españoles y amantes de todos los deportes, sin distingos, no queremos privarnos de enviar desde estas columnas nuestra felicitación al ex leñador de Régil, quien paso a paso camina hacia el campeonato del mundo.

El Gran Premio de las Naciones

Bajo la organización del Moto Club de Italia se disputará el 11 del próximo mes de septiembre el Gran Premio de las Naciones para motocicletas de 125, 175, 250, 300 y 500 c. c. de cilindrada. Se recordará que la prueba se correrá por sexta vez.

El primer premio representa liras 25.000.

Es segura la participación de corredores ingleses, alemanes, italianos, suizos y franceses.

La vuelta ciclista a Francia

Ha terminado la máxima prueba del ciclismo de la vecina Republica.

La victoria ha correspondido este año al luxemburgués Nicolás Frantz, que en pruebas anteriores estuvo a punto de alcanzarla.

Nicolás ha logrado la vuelta ciclista a Francia en 198 h. 16 minutos 42 s.

Instale en su automóvil el
basculante de faros

AIRREVEHCE

(FABRICACIÓN NACIONAL)

Pida una demostración a los fabricantes:

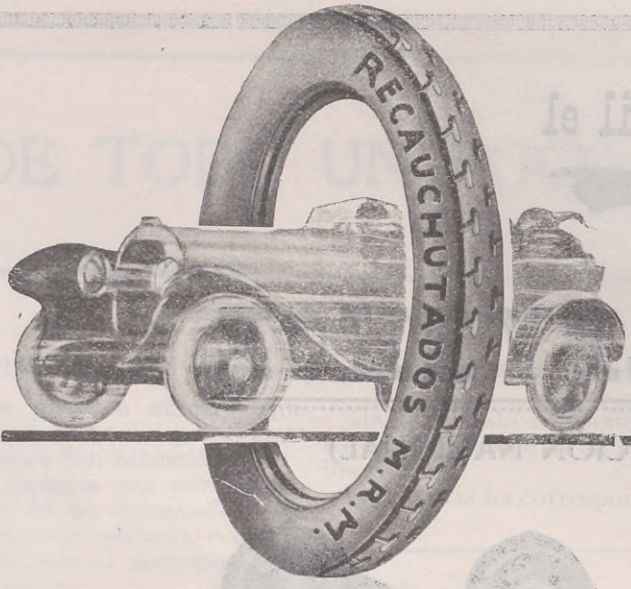
ECHEVERRIA HERMANOS

Garage Hispano-Suiza — SAN SEBASTIAN

o al Concesionario para España:

JAVIER ECHANIZ

VERGARA (Guipúzcoa)



RECAUCHUTADOS M.R.M.

MAQUINARIA, ACCESORIOS Y PRIMERAS MATERIAS PARA LA RENOVACION DE NEUMATICOS

(PATENTES NÚMS. 94.692, 94.693 y 96.634)

CAUCHO DE **VULCANIZACIÓN RÁPIDA** PREPARADO CON **ACELERADOR** Y ESPECIALMENTE ESTUDIADO PARA LA RENOVACION DE NEUMATICOS, PRESENTANDO LAS SIGUIENTES VENTAJAS SOBRE EL CAUCHO DE VULCANIZACIÓN LENTA:

MEJORES CUALIDADES DE CONSERVACIÓN
MAYOR RESISTENCIA AL DESGASTE
MENOR TIEMPO DE VULCANIZACIÓN
MAYOR ELASTICIDAD
MENOR DENSIDAD

(Véase el artículo sobre los aceleradores del núm. 12 de esta Revista, correspondiente a fin de Marzo, página 53.)

PASEO DE RAMÓN M.ª LILI, 2

SAN SEBASTIÁN

EL DEPORTE DEL MOTOR

EL GRAN PREMIO DE FRANCIA

La gran fiesta de Montlehéry —obra maestra en su especie—se vió concurrida, como hasta ahora no lo había sido, con ocasión de la celebración del «Grand Prix» del Automobile Club de France, el día 3 del actual.

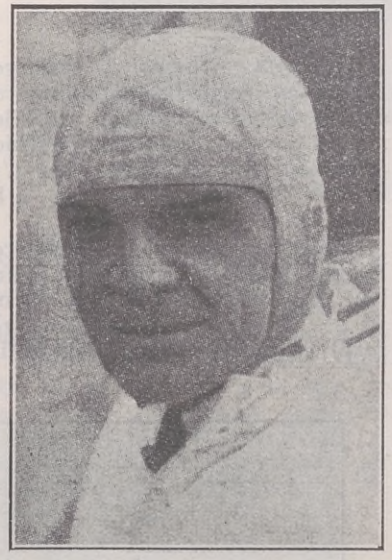
Sólo una parte de los espectadores se encontraba en sus puestos al comenzar la carrera. Seguían llegando interminables filas de coches, cuyo acomodo en los alrededores de la pista iba siendo difícil.

A la una, en ausencia del presidente de la República, Chamberlin y Levine, héroes del Atlántico, lo fueron también del momento. El mismo Levine inclinó el pabellón cuando el *starter* dió la partida. Retirado el *team* de Ettore Bugatti, quedaban en la línea siete coches: tres Delages, dos Talbots, el Halford Special conducido por Eyston, que arrancaron inmediatamente, y el que quedó en el centro de la pista con el motor parado. El Talbot de Magner, que después de varios esfuerzos pudo arrancar en medio de un gran aplauso, cuando Divo le pasaba, terminando su primera vuelta.

Mientras Wágner y su ayudante luchaban con su coche, todos los espectadores guardaron silencio, descubiertos, durante un minuto en homenaje a Ascari y Decourcelles, muerto este último en la carrera del día anterior.

La distancia de la carrera del «Grand Prix» fué de 362,18 millas (48 vueltas).

La carrera está en sus principios. Pasa Divo, el «as» del Talbot, a una velocidad que enmudece a los espectadores. Ha cubierto su primera vuelta en 6 m. 6 s.; a unos 50 metros va Benoist con su Delage, y a la misma distancia de éste,



¡Roberto Benoist, vencedor de la carrera.

Williams con otro Talbot. A una apreciable distancia Boubier y Morel, con los otros Delage, seguidos por un largo intervalo por Eyston, en el Halford. Casi con una vuelta de retraso, Wágner.

En las dos primeras vueltas los tres coches primeros van dos segundos aparte; pero en la cola de la procesión Wágner va pegando, y bate el *record* de Divo por vuelta, efectuándolo en un segundo menos, con una velocidad de 140,5 kilómetros, a pesar de las agudas curvas de la pista.

En la cuarta vuelta, la impecable conducción de Robert Benoist le ha llevado a la cabeza, aunque Williams va junto a su cola, haciendo lo que sólo puede hacer un corredor de primera línea. Divo va el tercero y el resto en la misma posición, excepto Wágner, que ha pasado a Eyston. Esta vuelta la consigue Benoist con el *record* por otro segundo menos.

A la siguiente las posiciones no varían, llegando Eyston al aprovisionamiento a cambiar una bujía, a la que achaca pérdida de velocidad.

Siguen en idénticas posiciones hasta la novena vuelta, en que Williams tiene que ajustar la válvula de presión, con lo cual Divo pasa al segundo lugar. Se siguen batiendo los records por vuelta.

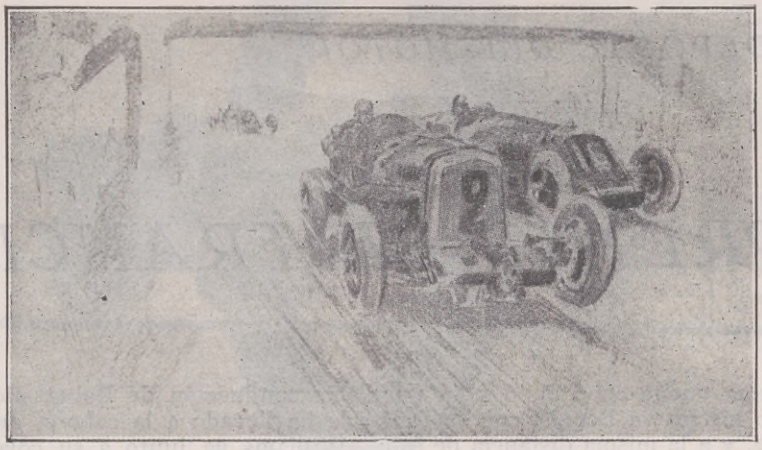
La mayoría de los concursantes han tenido ya que detenerse por una u otra causa. Eyston tiene bastantes inconvenientes con las bujías. A Divo se le rompe una válvula del supercargador y tiene que retirarse.

A las 35 vueltas siguen casi las mismas posiciones, y continúa la carrera sin incidentes hasta la vuelta 43, en que Wágner tiene que retirarse por haber experimentado mala marcha de la magneto, por lo cual Bourlier queda en segunda plaza hasta el final.

Al fin, Benoist llega vencedor con su Delage; la multitud le aclama y carga de *bouquets* el coche, que se encierra en un departamento especial.

El resultado de la carrera fué el siguiente:

1.º Benoist (Delage), 4 h. 45 m. 41 1/5 s. (11,29 millas p. h.).



Wagner pasa a Eyston bajo el puente de cemento. Detrás Benoist.

2.° Bourlier (Delage), 5 h. 11 m. 53 3/5 s.
3.° Morel (Delage), 5 h. 11 m. 31 1/5 s.
4.° Williams (Talbot).
5.° Eyston (Halford Special).

La vuelta más rápida, por Benoist, con un promedio de 81,43 millas p. h.

EL GRAN PREMIO DEL MARNE

Etancelin (Bugatti), Doré (La Licorne) y Perrot (Salmson), triunfaron en sus respectivas categorías

El III Gran Premio del Marne, que se ha disputado sobre el circuito de Gueux, ha alcanzado un éxito completo, lográndose resultados interesantes.

La prueba reservada a los 2 litros fué ganada por Etancelin (Bugatti), que cubrió los 400 kilómetros del recorrido a un promedio de 116,316 kilómetros por hora. Doré, sobre la Licorne 1.500 c. c., ganó la carrera de los 1.500 c. c. a una velocidad media de 111 kilómetros por hora, ganando la prueba de los 1.100 c. c. Perrot sobre Salmson.

El circuito estaba en inmejorables condiciones, asistiendo a la carrera unas 15.000 personas.

Tomaron la salida 24 vehículos, registrándose pocos abandonos.

Los resultados de la carrera fueron los siguientes:

Categoría 2 litros. — Primero, Etancelin (Bugatti), 400 kilómetros en 3 h. 26 m. 20 s. 1/5, a 116 kilómetros (*record*); segundo, Tourbier (Panhard), en 4 h. 13 m. 59 s. 1/5: tercero, P. Bouchez (G. Irat), 4 h. 14 m. 41 s. 3/5.

Categoría 1.500 *c. c.*—Primero, Michel Doré (La Licorne, pn. Dunlop), 400 kilómetros en 3 h. 34 m. 36 s., a 111,836 kilómetros (*record*); segundo, Drouet (Bugatti), en 3 h. 39 m. 5 s. 1/5; tercero, Aubert (Bugatti), en 3 h. 42 m. 8 s. 2/5; cuarto, Gauthier (Bugatti), en 4 h. 8 m. 52 s.; quinto, Delaplace (X...), en 4 h. 14 m. 12 s. 2/5.

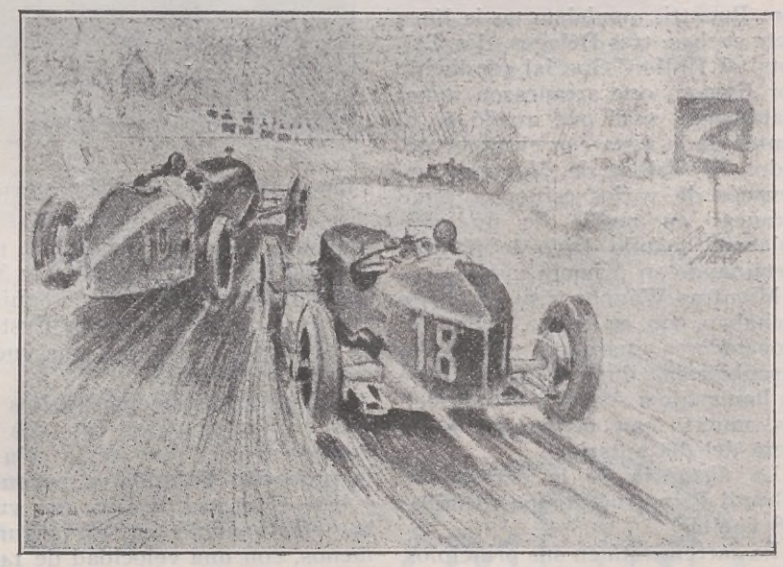
Categoría 1.100 *c. c.*—Primero, Perrot (Salmson), 400 kilómetros en 3 h. 55 m. 8 s. 4/5, a 102,063 kilómetros; segundo, Tersen (Amílcar), en 4 h. 10 m. 3 s. 1/5; tercero, Lemaitre (E. H. P.), en 4 h. 14 m. 25 s. 1/5: cuarto, D'Isomes (Ariés); quinto, Fourny (B. N. C.); sexto, Girad (Amílcar); séptimo, Violette Morris (B. N. C.).

LA COPA AGNELLI

La dura prueba automovilista fué ganada por Ambrosini y Menchetti sobre Fiat 509

La Copa Agelli, que se ha disputado esta temporada por primera vez, consiste en una carrera que comprende la vuelta a Italia, siguiendo el itinerario: Turín, Arone, Trente, Trieste, Bologne, Pescara, Lecco, Nápoles, Roma, Génova, Imperia, Turín, cuyo desarrollo es de 3.710,300 kilómetros.

La prueba en cuestión constituye una dura carrera turista, cuyo re-



Un episodio del duelo Talbot-Delage: Williams (Talbot) pasa a Morel (Delage) al llegar a una curva.

glamento prohibe toda reparación en los órganos vitales del coche durante el desarrollo de la competición.

La Copa Agnelli fué ganada por Ambrosini y Menchetti, que conducían un Fiat 509 de 1.100 c. s. de cilindrada, y que cubrió el recorrido de la carrera en 88 h. 20 m. de marcha ininterrumpida, sin otras paradas que las indispensables para el aprovisionamiento.

EL GRAN PREMIO MOTOCICLISTA DE SUIZA

En las carreras reservadas a las categorías 500 c. c. y 350 c. c. triunfaron Stanley Woods sobre «Norton» y Simpson sobre «A. J. S.»

Los grandes premios motociclistas de Suiza terminaron con las pruebas reservadas a las motos 500 centímetros cúbicos y 350 c. c.

Ambas carreras presentaban una inscripción interesantísima.

La prueba de las 500 c. c. se corrió sobre 399,900 kilómetros, equivalentes a 43 vueltas al circuito de Neyvin.

La carrera reservada a las motos de 350 c. c. se disputó sobre kilómetros 353,400, equivalente a 38 vueltas al mismo circuito.

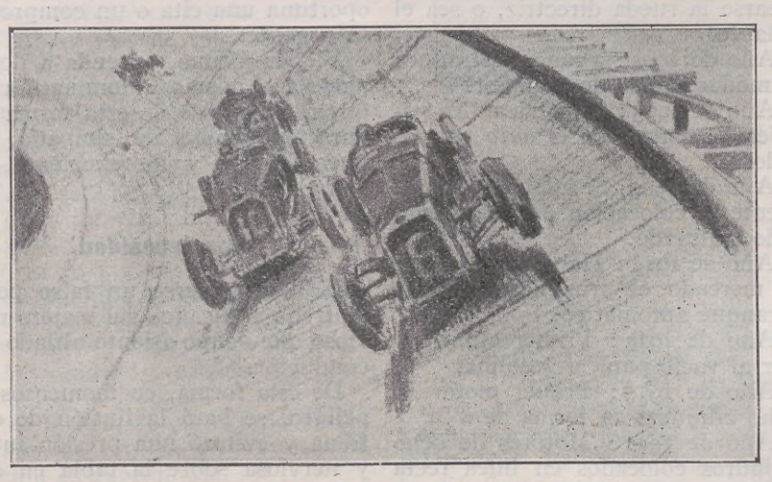
La clasificación de dichas carreras fué la siguiente :

Motos 500 *c. c.*—Primero, Woods (Norton), 3 h. 31 m. 11 s. 1/5 (a 113,491 kilómetros); segundo, Dixon (H. R. D.), 3 h. 34 m. 30 s. 2/5; tercero, Francisquet (Sunbeam), 3 h. 45 m. 22 s. 4/5; cuarto, Boetsch (Magnat-Debon), 3 h. 32 m. 46 s. 1/5; quinto, Durad (Terrot), 3 h. 37 m. 23 s. 3/5; sexto, Urbach (A. J. S.), 3 h. 39 minutos 6 s. 1/5; séptimo, Kohler (Roval-Enfield), 3 h. 49 m. 54 s.

Una de las rectas del circuito. En el suelo los restos del coche Guyot, en que perdió la vida Decourcelles.

to, Rolland (Terrot), 3 h. 58 m. 12 s. 1/5; quinto, Starkle (Scott), 4 h. 19 m. 49 s. 1/5; sexto, Carmine (B. S. A.), 4 h. 38 m. 50 s.

Motos 350 *c. c.*—Primero, Simpson (A. J. S.), 3 h. 14 m. 29 s. 1/5 (a 109,087 kilómetros); segundo, Dodson (Sunbeam), 3 h. 17 m. 15 segundos 1/5; tercero, Nuvolari (Bianchi), 3 h. 22 m. 56 s. 4/5; 1/5; octavo, Plazza (Sunbeam), 3 horas 56 m. 45 s. 1/5; noveno, Putz (Sunbeam), 4 h. 1 m. 14 s.



Benoist se pone a la cabeza de los concursantes.

LAS PRUEBAS MOTOCICLISTAS DE BROOKLANDS

Stanisland, "Excelsior", ganó la carrera de las 350 c. c. a 135 kilómetros por hora y Wortons, también sobre "Excelsior„ la de los 250 c. c. a 114 kms. por hora. Hamilton "Velocette„ consigue el segundo

Se han corrido en el autódromo de Brooklands las pruebas de las 200 millas, reservadas a las motos 350 c. c. y 250 c. c., que han dado los siguientes resultados :

200 *millas, cat.* 350 *c. c.*—Primero, Staniland (Excelsior), a kilómetros 133,800 por hora; segundo, Hamilton (Vélocette); tercero, Hinig (Zénith).

Cat. 250 *c. c.*—Primero, Wortons (Excelsior), a 144,400 kilómetros por hora 18; segundo, Edmunds (O. K.); tercero, Hall (New Impérial).

DE AQUÍ Y DE ALLÁ

Un motivo de huelga

Un profesor de la Universidad de Chárleston aseguró que diariamente se vive más de prisa en Norteamérica...

... y ya varios chóferes se han quejado de que no pueden alcanzar a los peatones con la misma facilidad de antes.

Las cosas, claras...

—Si alguna vez llego a ser pianista, a usted se lo deberé todo, mi querido profesor.

—Perdone, señorita; yo acostumbro a cobrar los honorarios por adelantado.

"Filarmónica„

—Señora, aquí le traigo a usted el gran método Melba para aprender a cantar.

—Pero si yo no lo he pedido.

—No, señora, usted no; fué la señora que vive en el piso de arriba que me lo encargó para usted.

Para qué sirve el claxón

El claxón es un aparato ruidoso por el cual el automovilista anuncia desde la calle su llegada a los amigos del tercer piso.

Cuando el automóvil está parado sirve para alarmar a los pacíficos transeúntes. Cuando el coche está en marcha tiene otro cometido singularísimo, cual es el de sonar estridentemente en el instante de hacer una víctima (entiéndase atropello.). Parece entonces el rugido del león al dar el zarpazo mortal a un pobre corderillo.

Sirve para entablar diálogo entre automóviles que marchan por dos calles que se cruzan. Si el diálogo no se entabla por carencia de interlocutor, el automovilista suele refrenar la marcha y pasar el cruce con grandes precauciones. Por el contrario, si el diálogo se establece, después de ver quién chilla más, ambos automovilistas aceleran la velocidad, a fin de dejarse atrás el uno al otro, y viceversa.

Es utilísimo para encabritar caballerías y organizar huídas a la desbandada en los rebaños de ovejas.

Y, por último, tiene la virtud de llamar la atención del viandante para que se fije en la suntuosidad del coche, en la elegancia de sus ocupantes y en la facilidad con que todo automovilista puede molestar tranquilamente al infeliz peatón.

El previo aviso

Esposo.—Adiós, querida. Si no me es posible venir esta noche a cenar, te mandaré un aviso.

Esposa.—No hay necesidad. Acabo de leer el que llevas en la cartera.

La evolución del automóvil

Año de 1900: Comienza a emplearse la rueda directriz, o sea el volante.

Año de 1903: Francia introduce el moderno tipo de radiador.

Año de 1905: Comienzan los pasajeros a entrar en el *auto* por los lados.

Año de 1909: Se adopta generalmente la colocación del volante al lado izquierdo.

Año de 1911: Hace aparición en el mercado el primer aparato de arranque automático.

Año de 1913: Primer alimentador al vacío para la gasolina.

Año de 1915: Primer motor de ocho cilindros en forma de V.

Año de 1921: Motores de ocho cilindros colocados en línea recta y frenos a las cuatro ruedas.

Año 1924: Las llantas *ballón* se generalizan en todos los automóviles.

Año de 1930: Se establecen premios para el caso raro de peatón no atropellado.

Reglas para hacerse muy simpático

No sea susceptible.

Aprenda el arte exquisito de cambiar de conversación. No discuta. Acceda. Escuche atentamente lo que dice su interlocutor gruñón y escoja el punto en que pueda estar de acuerdo con él.

Trate de descubrir el lado sensible del orgullo de los otros y no lo toque nunca.

No se tome a usted mismo ni a nadie demasiado en serio.

Sonría y tolere. Las discusiones cortan el apetito y el sueño. Tome la firme resolución de no mezclarse en ellas.

Cuando las discusiones se agríen, manténgase prudentemente aparte. Para tal momento es bueno tener una enfermedad acomodaticia: un hígado delicado o un reumatismo fácil de invocar. También es oportuna una cita o un compromiso urgentes.

Y, por último, aprenda a dominarse a sí mismo y dominará a los otros, creándose de esta forma un aura envidiable de simpatía, de buen humor y de excelente camaradería.

Una necesidad

Debiera ponerse un falso pedal de freno al alcance del viajero nervioso que ocupe asiento al lado del conductor.

De esta forma, en momentos de peligro, se hará la ilusión de que frena y evitará una presión inútil y nerviosa sobre la tabla en que deben descansar los pies.

EN EL CIRCUITO DE LASARTE

Comienza la V Semana Automovilista con el Gran Premio de San Sebastián

(25 DE JULIO)

MATERASSI, SOBRE BUGATTI, CONSIGUE EL PRIMER PUESTO

Un comentario al margen.

Mucho podía hablarse a propósito del Gran Premio de San Sebastián desde diversos aspectos y variados puntos de vista; pero la premura de tiempo de una parte, y de otra nuestro deseo de dedicar el mayor espacio del muy corto que disponemos a la prueba en sí, nos hace ser breves y concisos en este comentario.

Vaya en primer lugar nuestra sincera felicitación al Real Automóvil Club de Guipúzcoa por el éxito alcanzado en la organización del Gran Premio de San Sebastián, de la que puede decirse ha sido perfecta.

Hemos también de consignar nuestro desencanto ante las inevitables «forfaits» y ante la no presentación de marcas de importancia que debieron hacerlo.

Claro es que de esto culpa ninguna alcanza a los organizadores de la carrera, en la que, repetimos, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa hizo todo cuanto pudo para agradar a todos.

Cabe señalar también una nota de gran interés: la velocidad alcanzada por Materassi, que consiguió la de 139,700 kilómetros a la hora, teniendo presente que no tenía competidores, por lo que a marca se refiere, lo que dice muy alto de la voluntad y afición del notable corredor italiano.

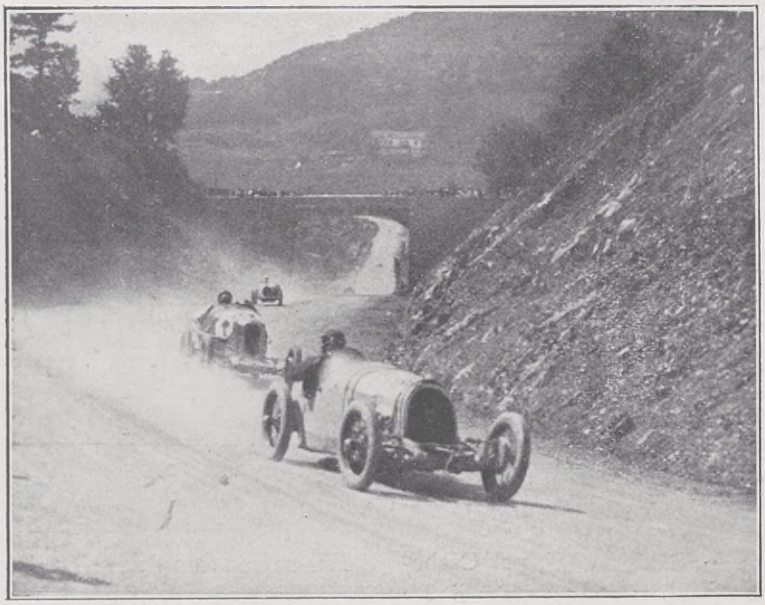
Por lo demás, un tiempo verdaderamente espléndido y una animación extraordinaria.

S. M. el Rey, el Príncipe de Asturias y los Infantes llegaron a Lasarte a las nueve de la mañana y presenciaron la prueba.

Historia del Gran Premio

El Gran Premio de San Sebastián, celebrado en Lasarte, se ha disputado por cuarta vez para coches de carrera, fuerza libre. En 1923 venció Guyot (Rolland-Pilain), a una media de 93,775 kilómetros. El mismo dió la vuelta más rápida (media de 105,300 kilómetros por hora); al siguiente año, 1924, el vencedor fué Seagrave (Sumbean), que cubrió el trayecto a una velocidad media de 103,190 kilómetros. La vuelta más rápida la dió Constantini, en 9 minutos, 15 s. 3/5.

Divo fué el ganador en 1925, a una media de 123,249 kilómetros en un Delage. Constantini estableció el «record» de la vuelta en 7 minutos 57 s. 6/10 (velocidad, kilómetros 133,584 a la hora). El año pasado no se celebró. La prueba de fuerza libre figuró bajo la denominación de Gran Premio de España, y la ganó Constantini (Bugatti), a una media de 123,776 kilómetros. Y el propio Constantini rebajó el «record» de la vuelta, dejándolo en 7 m. 40 s., a una media de 135,214.



Un detalle de la carrera: El paso de los corredores por Oriamendi
Fotos Marín.

Los participantes.

El número total de participantes en la prueba se ha elevado este

año a 17; he aquí el nombre de los corredores y marcas:

Número 1, coche Bugatti, conducido por Materassi; 3, B. N. C., por De Maleplano; 4, Hisparco, por Uribesalgo; 7, Amilcar, por Morel; 10, Hudson, por Bernhardt; 12, B. N. C. I, por Fourny; 18, Bugatti II, por Conelli; 20, Amilcar II, por Martin; 21, B. N. C. II, por Caubillot; 23, Bugatti III, por Dubonnet; 24, Salmson III, por Jourdau; 25, Amilcar III, por Leblanc; 26, B. N. C. III, por Zubiaga; 29, Salmson IV, por Carboué; 31, Bugatti V, por Bres; 34, Bugatti VIII, por Blancas, y 35, Bugatti IX, por Chiren.

Materassi, el coloso italiano, que, sobre «Bugatti», obtuvo la más alta clasificación de la prueba

Detalles de la prueba.

A las diez en punto quedan colocados en sus puestos los coches que participan en la prueba.

Dada la salida, se pone inmediatamente en cabeza, al pasar por delante de las tribunas, el Bugatti conducido por Materassi, seguido del Bugatti IX, conducido por Chiron; del Hisparco, conducido por Uribesalgo, y del Bugatti II, conducido por Conelli.

Desde el principio se imponen a los demás los Bugatti conducidos por Materassi y Conelli. En las primeras vueltas van los cuatro primeros los coches 1, 18, 31 y 34, seguidos del 7, 25 y 20. Marcha a continuación el núm. 23 y los 29 y 24, y algo distanciados siguen los restantes coches.

En la primera vuelta hay unas retiradas de importancia, pues los coches números 26 (B. N. C. III), 4 (Amilcar) y 21 (B. M. C. II) quedan fuera de combate. Los coches 35 (Bugatti IX) y 23 (Bugatti III) sufren una detención de pocos momentos.

Clasificación de las primeras cinco vueltas.—1, conducido por Materassi, en 40 m. 53 s.; 2 (Conelli), en 41 m. 41 s.; 3 (Dubonnet), en 45 m. 12 s.; 4 (Blancas), en 45 minutos 23 s.

La carrera se anima de aquí a poco con el duelo entre Materassi y Chiron. Este, que se ha visto obligado a detenerse, va inmediatamente detrás del italiano, que en la clasificación lleva una vuelta de ventaja.

En la vuelta 14 Chiron consigue pasar a su rival poco antes de llegar a las tribunas; pero en la vuelta siguiente Materassi recupera el primer puesto, seguido de Chiron, que hace señas de que lleva estropeadas las gafas. La carrera aumenta en emoción por las fantásticas velocidades que desarrollan los dos conductores. La forma en que ambos toman las curvas emociona en grado sumo al público.

Clasificación de las diez vueltas. 1, Materassi, en 1 h. 20 m. 42 s.; 2, Conelli, en 1 h. 21 m. 14 s.; 3, Dubonnet, en 1 h. 25 m. 53 s.; 4, Chiron, en 1 h. 36 m. 58 s.; 5, Martin, en 1 h. 37 m. 59 s.; 6, Morel; 7, Bres; 8, Martinet; 9, Jourdau, y 10, Leblanc.

Se han retirado los coches conducidos por Zubiaga, Uribesalgo y Blancas.

Desde la décima hasta la décimacuarta vuelta las velocidades que se desarrollan son extraordinarias, y van cayendo los «records» de la vuelta que acaban de batirse. Chiron, en la décimatercera vuelta, arrumba el que tenía desde el pasado año Constantini en 135 kilómetros a la hora, y luego, al intensificarse el duelo entre Chiron y Materassi, proporciona a éste ocasión de dejar el «record» a una media de 139,762 kilómetros.

Después de medio día Materassi continúa a la cabeza y sigue impresionando al público por la forma en que toma los virajes. Chiron ha retrocedido al quinto lugar, a causa de varias detenciones que sufre.

La clasificación de las veinte vueltas.—1, Materassi, 2 h. 39 minutos 6 s.; 2, Conelli, 2 h. 44 minutos 15 s.; 3, Dubonnet, 2 h. 44 minutos 50 s.; 4, Bres; 5, Chiron; 6, Martin; 7, Morel; 8, Martinet; 9, Jourdau.

La lucha tan reñida que ha existido desde el primer momento produce un constante derrumbamiento del «record» de la vuelta. En la décimacuarta. Materassi la cubre en siete minutos veintiséis segundos, lo que hace una media horaria de 139,762 kilómetros, que es el «record» absoluto de la vuelta más rápida en toda la carrera.

Clasificación a las 30 vueltas.—1, Materassi, 4 h. 5 m. 31 s.; 2, Conelli, 4 h. 11 m. 9 s.; 3, Dubon-

net, 4 h. 13 m. 44 s.; 4, Chiron, 4 h. 38 m. 11 s.; 5, Bres; 6, Martin; 7, Jourdau; 8, Martinet.

Materassi cada vez se distancia más. En la categoría de 1.100 c. c. va destacado el coche conducido por Martin, seguido a veinte minutos por el de Jourdau. El Amilcar piloteado por Morel se ha retirado en la vuelta 23.

Carlos Maritn, sobre «Amilcar», sexto en la clasificación general y primero en su categoría

Materassi se limita en las últimas vueltas a sostener su posición de privilegio, y solamente hay lucha fuerte entre Dubonnet y Conelli, el cual pierde el segundo lugar en las últimas cuatro vueltas, pasando a posesión de aquél.

De esta forma termina la por todos conceptos interesante prueba deportiva, si bien con un resultado de antemano esperado.

Los retirados.

Han sido los siguientes: Uribesalgo, en la segunda vuelta; Morel, en la 24; Bernhardt, en la 29; Caubillot, en la sexta; Oscar Leblanc, en la 18; Blancas, en la 10; Martinet, en la 38. y Zubiaga, en la primera.

Clasificación general.

1, Bugatti (conducido por Materassi), 5 h. 28 m. 9 s., a una velocidad media de 125,200 kilómetros; 2, Bugatti (Dubonnet), 5 horas 32 m. 11 s.; 3, Bugatti (Conelli), 5 h. 40 m. 30 s.; 4, Bugatti (Chiron), 5 h. 59 m. 45 s.; 5, Bugatti (Bres), 6 h. 21 m. 56 s.; 6, Amilcar (Martin), 6 h. 25 m. 34 s.; 7, Salmson (Jourdau), 6 h. 40 minutos 2 s.; 8, Bu (De Maleplane); 9, B. N. C. (Fourny).

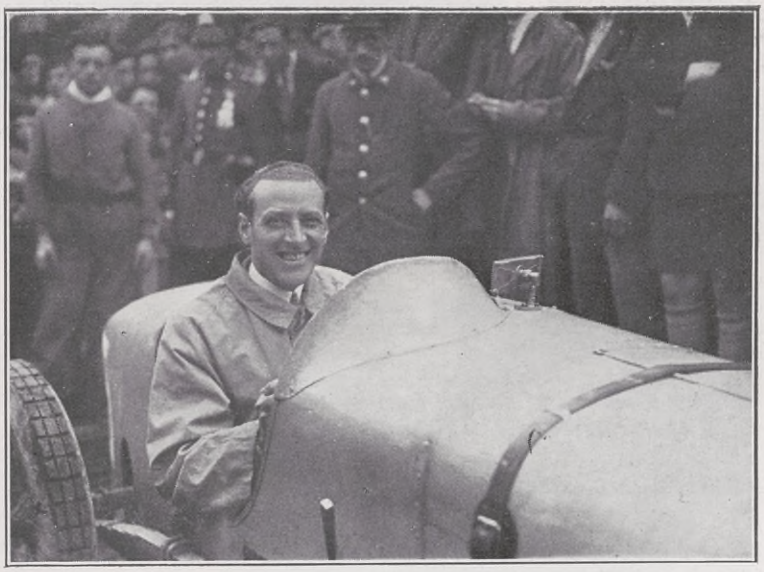
Además de la clasificación general hay una especial para los coches de 1.100 c. c., en la que vence el Amilcar, de Martin, en 6 h. 25 minutos 34 s. (media horaria de 107,844 kilómetros).

Un detalle interesante.

S. A. el Príncipe de Asturias, cuyo interés por esta clase de pruebas es bien conocido, felicitó a la terminación de la carrera a los corredores Materassi y Dubonnet, a los que estrechó la mano afectuosamente.

* * *

En nuestro próximo número daremos una detallada referencia de las pruebas tituladas Criterium de las XII Horas y Gran Premio de España, que constituye con el Gran Premio de San Sebastián la V Semana automovilista de la capital domostiarra.



Oscar Leblanc, que se vió obligado a retirarse cuando marchaba camino de un buen puesto en la clasificación

Notas del extranjero

De pie firme, en el asiento trasero de un BUICK, un hombre, de fuerza extraordinaria, con su cuello sostiene la cuerda con la que el coche remolca a las seis plataformas, cargadas con más de cien personas, que representa esta fotografía.

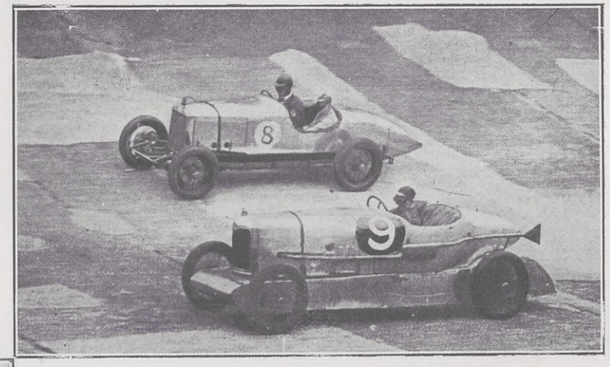
Foto G. M. P.

H. Clayton, sobre «Velocette», de 349 c. c. vuela sobre la cumbre de Freak Hill, en el Huddersfield. De esta forma recorrió varios pies en el aire.

El misionero católico Rev. Padre Riboud, ha levantado un altarcito en su camión Chevrolet, y puede de esta forma difundir sus enseñanzas por todo el mundo.

Fot. G. M. P.

Camiones ligeros, como los CHEVROLET, que aparecen en primer término, resuelven un grave problema para los mineros en Lichtenberg (Sur de África), en los campos diamantíferos, ya que constituyen casi el único medio de transportar agua y víveres a tan árida tierra.



Inauguración de la temporada en Brooklands.—Segunda carrera corta de «handicap», de cuarenta segundos, a razón de 75 millas por hora. F. Oats (8), vencedor, dejando atrás a Mr. A. F. Ashby, en su «Riley» (9).

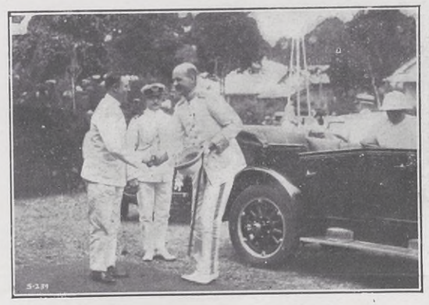
El ejército de BUICKS que transportaba cómodamente al Gobernador general del Oriente Indico holandés, en su reciente visita a Sumatra.

La fotografía representa al Hon. De Graeff ovacionado por los naturales de Sumatra.

Fot. G. M. P.

Por esta fotografía, en la que aparece una pequeña porción de los alrededores de Surrey, durante el «Gran Derby», se podrá tener idea del incremento del motorismo en Inglaterra.

(De *Motor Owner*).



El Gobernador general del Oriente Indico holandés, Hon. Sr. De Graeff, a quien rindió sus respetos una de las figuras salientes de esa localidad, durante su reciente visita de inspección a Sumatra.

Foto G. M. P.

MÁS DE LA EXPOSICIÓN DE VALENCIA

FIAT

Durante nuestras continuadas visitas al Salón de Exposición del Automóvil hemos admirado con gran satisfacción los diferentes modelos de automóviles Fiat que el Sr. Ortiz, concesionario de la marca en Valencia, hacía en uno de los más concurridos "stands".

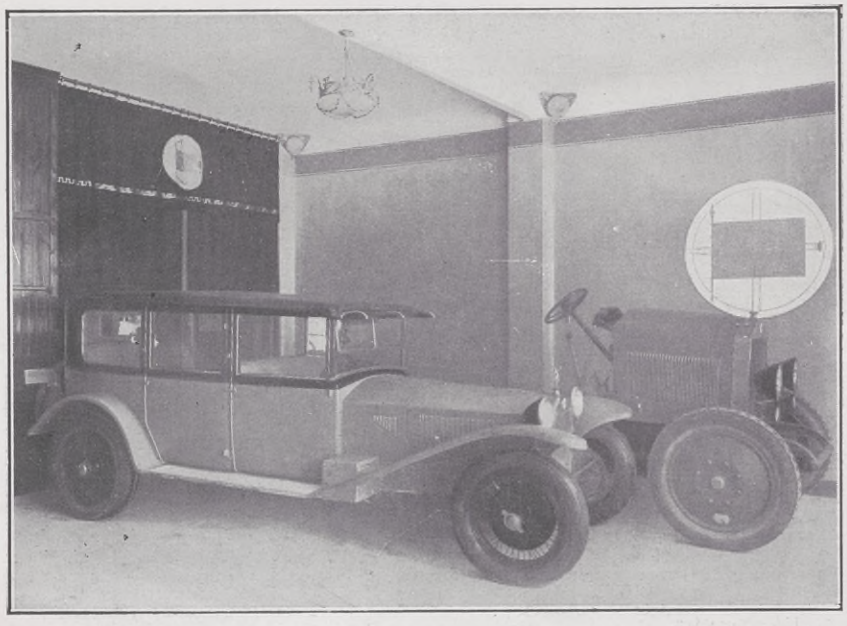
Puede decirse que constantemente un numeroso público, entre el que abundaban los inteligentes aficionados, se detenía ante los soberbios modelos Fiat, haciendo los más halagüeños comentarios.

Por lo demás, la instalación hecha por el Sr. Ortiz le acredita, al par que como un entendido negociante de este difícil ramo, como un hombre de buen gusto.

He aquí los coches expuestos en el "stand" Fiat.

Un "Spider" modelo 503; tres berlinas, 503, 512 y 509, justamente celebradas por la elegancia de sus líneas, y un Gran Sport 503, causa de la mayor admiración.

Nos consta de manera positiva que el Sr. Ortiz durante el período de la Exposición ha llevado a cabo numerosas operaciones, por lo que le damos nuestra más cumplida enhorabuena.



LANCIA

Como complemento de la información de nuestro número anterior, publicamos hoy esta fotografía, que representa un aspecto interesante del Salón Exposición que el señor Alarcón Zapater, concesionario para Valencia y su región de los automóviles Lancia, ha establecido en la calle de Sorní, 22.

Hubiera sido nuestro deseo publicarla al mismo tiempo que las de la pasada Exposición; pero, por no haberlas recibido a tiempo, nos fué imposible llevar a la realidad este deseo nuestro.

La calidad de sus propietarios hará ver la elegancia del La Salle

Elegante, fino, muy rápido -

es este nuevo coche de lujo, en el que se aprecia sport y juventud

NO ha existido hasta ahora un coche de lujo que llenara todas las condiciones para ser al mismo tiempo de sport, pues por su dignidad y seriedad eran éstos dedicados a la vida de la capital.

Los propietarios de éstos pidieron a sus constructores les fabricasen un coche para sport y fueron cumplidos sus deseos.

Hoy los ingenieros de Cadillac han visto compensados cuatro años de detenidos estudios empleados en construir el La Salle, al ver surgir de sus talleres un coche verdaderamente sportivo.

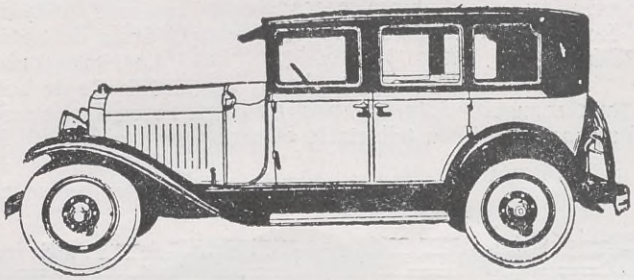
Elegante, fino, rápido, bajo de líneas – éstas son las principales características del nuevo La Salle. Por su elegancia europea y predominar en él la gracia de la juventud, ha de ser el automóvil ideal del mundo deportivo.

Cualquier concesionario de Cadillac se verá muy gustoso de mostrarle a usted el nuevo La Salle. Aprecie por sí mismo la suavidad de su marcha, su asombrosa velocidad y lo rápidamente que la alcanza.

PRECIOS. —Sujetos a variación sin previo aviso: Faeton (5 plazas), Ptas. 25 400; Convertible Coupé, Pesetas 27.200; Sedan (5 plazas), Ptas. 27.700. Todos los modelos completamente equipados, con 6 ruedas de disco y 6 neumáticos. Precios en nuestros depósitos de Barcelona, Málaga o Bilbao.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.
Nueva fábrica: GRANADA, 33. — MADRID

La Salle



La rapidez del La Salle es debida a ser muy ligero y poseer un motor de 8 cilindros en ángulo de 90 grados. Con sus cuatro frenos mecánicos y su buena refrigeración, puede usted viajar seguro y confiado.

LAS GRANDES TRAVESÍAS AÉREAS

De Francia y de Alemania a Nueva York

El *Berliner Zeitung am Mittag* ha publicado una información sensacional sobre preparativos que están efectuándose en los talleres de Dessan para celebrar, en el curso del mes de agosto, una cuádruple travesía aérea transatlántica desde Alemania a los Estados Unidos. Los aparatos que se utilizarán serán un modelo especial con un solo motor de un radio de acción de 8.000 kilómetros, de una velocidad posible de 200 kilómetros por hora y de una capacidad para 3.700 kilos de combustible, de los cuales, parte será transportada en el hueco de las alas del aparato, y otra parte en tanques especiales. El combustible contenido en estos tanques será el primero en consumirse, y como los tanques son herméticamente cerrables, esta característica aumenta su capacidad de flotación del aparato en el caso de verse obligado a un amaraje en alta mar. El proyecto de repetir el vuelo cuatro veces, despachando los nuevos aparatos con intervalos de veinticuatro horas tan pronto como se reciba noticia de haber llegado el primero a Nueva York, está destinado a demostrar la posibilidad de establecer un servicio regular aéreo interoceánico.

* * *

Dos proyectos más están en marcha. El aeroplano Farman, a bordo del cual el aviador Givon ha sustituído a Drouhin al aceptar éste el conducir, con Levine, el «Miss Columbia», empezará en seguida los vuelos para hacer las pruebas de consumo, que hasta ahora no ha hecho. No se puede decir con certeza si emprenderá el viaje.

Costes ha obtenido de la Dirección general de Aeronáutica que sea en principio aceptado el que realice el vuelo en el aeroplano Breguet, con el que voló de París a Djask. Antes tendrán que hacer estudios destinados a aumentar el radio de acción del aparato, pues si actualmente puede cubrir los 6.500 kilómetros que separan París de Nueva York, pasando por las islas Azores, no presenta margen suficiente de seguridad. No pudiendo pensarse en aumentar el volumen de la gasolina que ha de llevar, va a intentarse salvar la dificultad aumentando el peso mediante una estudiada mezcla de gasolina y benzol. Hacen falta 200 kilos suplementarios, lo que hará que el aeroplano alcance, a la salida, un peso de 4.800 kilos en lugar de los 4.600 de la última tentativa de Costes. El aeroplano Breguet saldrá en el caso de que las pruebas resulten concluyentes. No saldrá antes de ocho días.

El itinerario será el siguiente: Círculo máximo de París a las Azores; es decir, siguiendo una línea que pasa ligeramente al Norte de España y del cabo Finisterre; desde las Azores seguirán hasta el paralelo 43, otro círculo máximo, con dirección a Halifax y Nueva Escocia, para después descender, siguiendo la costa hasta Nueva York. La Marina intervendrá en el vuelo, enviando dos barcos hacia las Azores, destinados a facilitar datos meteorológicos en esta primera parte del recorrido, trasladándose en seguida a toda marcha para explorar la segunda parte del trayecto y prestar además auxilio en el caso de que el avión transatlántico sufriese cualquier percance.

El comandante Loriga

En plena juventud, y cuando tanto podía esperarse de su valor, pericia y ciencia, ha perecido, víctima de un accidente vulgar de

aviación, el glorioso comandante Loriga, héroe del vuelo Madrid-Manila.

Conocido el accidente hasta en sus menores detalles, nos limitaremos tan sólo a tributarle este recuerdo.

Una nueva publicación

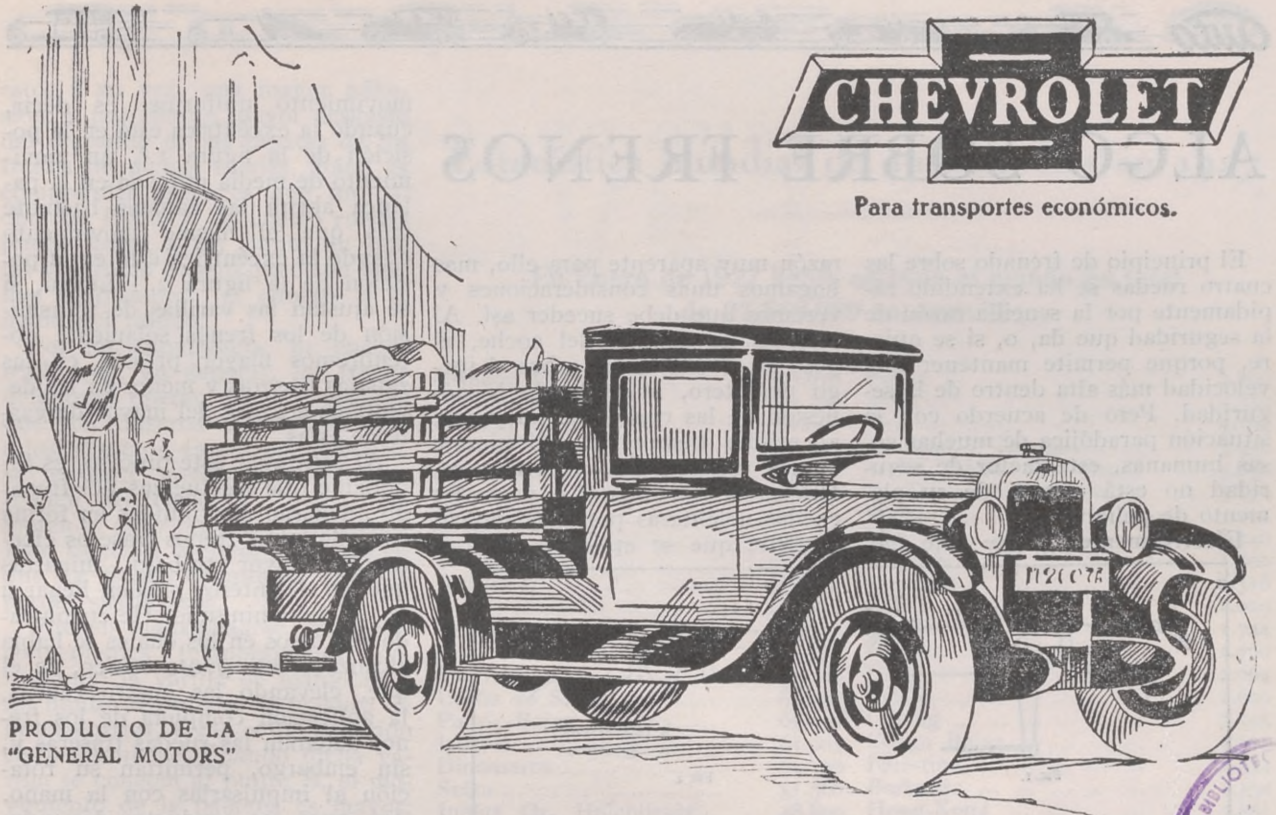
Hemos recibido un ejemplar de la nueva revista "Argos", primorosamente editada y avalorada con la firma de notables colaboradores.

La citada publicación es en todo un alarde de buen gusto, y por ello creemos alcanzará próspera y dilatada vida.

Felicitamos de todo corazón a nuestro nuevo colega.

CHEVROLET

Para transportes económicos.



PRODUCTO DE LA "GENERAL MOTORS"

La camioneta Chevrolet

es la que resuelve el problema de un servicio rápido, seguro, económico, exento de averías importantes. Es el vehículo para el que no existen malos caminos ni urbes en demasía populosas. Llega a todas partes sin contratiempo y es el transporte más sencillo, mejor y más barato.

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

(Sujetos a variación sin previo aviso).

CHASIS comercial.	4.900 pesetas
CHASIS camión de una tonelada .	5.990 »
TURISMO.	6.170 »
COUPÉ.	7.700 »
COACH	7.600 »
SEDAN.	8.300 »
LANDAU SEDAN.	8.600 »
ROADSTER.	6.170 »
CABRIOLET COUPÉ.	8.350 »

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

Todos los coches completamente equipados, incluído el 5.° neumático.

La camioneta de una tonelada vendrá equipada con ruedas de madera sin 5.° neumático.

PIDAN A NUESTROS CONCESIONARIOS DETALLES DE NUESTRA GARANTÍA DE UN AÑO

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica:

Calle de Granada, 33

MADRID

HELIOS C 15

ALGO SOBRE FRENOS

El principio de frenado sobre las cuatro ruedas se ha extendido rápidamente por la sencilla razón de la seguridad que da, o, si se quiere, porque permite mantener una velocidad más alta dentro de la seguridad. Pero de acuerdo con la situación paradójica de muchas cosas humanas, este factor de seguridad no está exento de su elemento de peligro.

Efectivamente, existe este elemento en la enorme mayoría de coches con frenos en las cuatro ruedas por una razón: la de que mucha gente, ignorante de la delicadeza de todo mecanismo, ha creído erróneamente que todo el sistema de frenado es perfecto y seguirá siéndole sin concederle atención alguna, y como de antemano cuentan con su buen funcionamiento, cuando por la naturaleza de las cosas falla el sistema, se encuentran seriamente comprometidas.

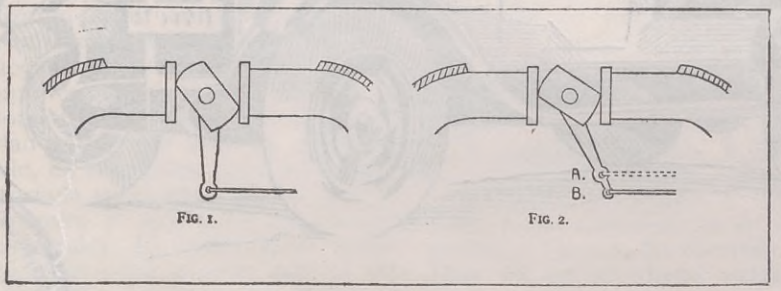


FIG. 1. FIG. 2.

Tenemos, por ejemplo, la popular idea de que los coches con frenos delanteros no derrapan, a pesar de la cual algunos de los peores derrapajes que he presenciado se han obtenido llevando frenos en las cuatro ruedas, y justamente porque estos frenos estaban desajustados. De que existe continuamente una gran probabilidad de desajuste me voy a ocupar en este artículo.

Debemos fijarnos en que el revestido de las zapatas de los frenos delanteros se gasta más que el de los traseros. No hay ninguna razón muy aparente para ello, mas hagamos unas consideraciones y veremos que debe suceder así. Al retardar la marcha del coche, el peso de éste se ejerce sobre el juego delantero, aumentando la adhesión de las ruedas de tal juego, al mismo tiempo que disminuye en las traseras. En estas circunstancias es casi imposible parar las ruedas delanteras por muy violentamente que se apliquen los frenos, y, naturalmente, el tambor seguirá girando a pesar de que las zapatas estén a gran presión sobre él, produciendo un gran desgaste en el revestido. En cambio, en los mismos instantes, al gravitar el peso del coche hacia su parte delantera, quedan las ruedas traseras con tan poca adhesión que, al aplicar los frenos, quedan paradas inmediatamente, por lo que el desgaste de las zapatas es casi nulo.

Tenemos ya un dato: los frenos delanteros sufren más desgaste que los traseros, y por tal razón deben ajustarse con mayor frecuencia. En muchos coches los frenos están dispuestos en forma tal, que el movimiento del pedal aplica los cuatro, mediante un sistema de compensación que distribuye la presión entre ellos.

En este caso no bastará que se ajusten las varillas de transmisión de los frenos delanteros; expliquemos esto: Generalmente, las zapatas se expansionan por un dispositivo excéntrico en la forma que ilustra la figura 1.ª, que, como podrá apreciarse, no puede dar un movimiento uniforme; es decir, cuando la excéntrica está en la posición de la figura 1.ª, un movimiento de media pulgada en la palanca abrirá las zapatas bastante más que el mismo movimiento cuando la excéntrica esté en la posición de la figura 2.ª. Luego, si se ajustan las varillas de transmisión de los frenos solamente obtendremos mayor presión en las zapatas traseras y menos en las delanteras a causa del mayor desgaste de éstas.

Al continuar este proceso, es indudable que las fuerzas del frenado quedarán distribuídas en forma irregular. Los frenos traseros efectuarán mayor trabajo, mientras que los delanteros pueden llegar a no efectuar ninguno. He encontrado dos casos en los cuales se había alcanzado este punto crítico, en el que, elevando las cuatro ruedas, la aplicación completa de los frenos detenían las ruedas traseras y, sin embargo, permitían su rotación al impulsarlas con la mano. Así, pues, un conductor descuidado puede encontrarse en esta situación contando con sus frenos delanteros cuando, en realidad, sólo funcionan los traseros.

Considerada la distribución de presión entre los juegos trasero y delantero, debemos ver si existe alguna diferencia entre los frenos considerados lateralmente. Existe, y bastante considerable.

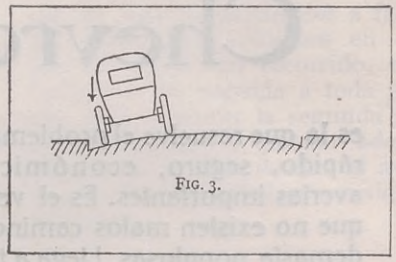


FIG. 3.

En la mayor parte de su vida corren los coches, no horizontalmente, sino ligeramente fuera de la horizontal, a causa de que todas las pistas tienen la inclinación necesaria para el desagüe. Por tanto, la carga soportada por las dos ruedas de la mano de tráfico es mayor que en las otras dos, como se apreciará en la figura 3.ª Implica

esto, a su vez, una mayor adhesión, y por ello un mayor desgaste del revestido de las zapatas de los frenos de dichas ruedas. Fácil es comprender entonces que un coche con frenos a las cuatro ruedas puede llegar a un punto en que un solo freno trasero quede en buenas condiciones: el opuesto a la mano del tráfico.

Por mi experiencia, he encontrado que, en general, los frenos delanteros operan un poco después que los traseros y también que a los primeros, intencionadamente, se les hace menos potentes para reducir las tensiones a que se someten el eje y ballestas delanteras. Esto tiende a acelerar el punto en que los frenos delanteros llegan a perder sus efectos.

Pueden neutralizarse estos inconvenientes temporalmente conectando la varilla de maniobra a un punto distinto de la palanca de la excéntrica, como se ha sugerido en la figura 2.ª Cuando dicha varilla se conecta al punto B, el movimiento de la palanca es mayor; pero la expansión de las zapatas se efectúa más lentamente. Si la conectamos al punto A o a otro más próximo al eje de la excéntrica, el movimiento es menor y la expansión mayor. Un movimiento de esta clase, cuando puede hacerse, altera la compensación, por lo cual debe ejecutarse con gran cuidado.

Se comprenderá que el sistema de compensación está proyectado con la intención de que los frenos delanteros ejecuten cierto trabajo que deben completar los traseros; así lo que necesitaríamos para mejorar estos sistemas sería algo de lo que se hace en los sistemas hidráulicos, en que las faltas debidas a la angularidad de la excéntrica son completamente eliminadas.

Parecería natural que para compensar el desgaste se hicieran los tambores delanteros mayores en diámetro y en anchura; mas esta solución tiene el inconveniente del montaje en el eje, y desde el punto de vista de la fabricación el que la construcción de dos tipos de zapatas para un mismo coche no resultaría conveniente.

Wilfred GORDON ASTON

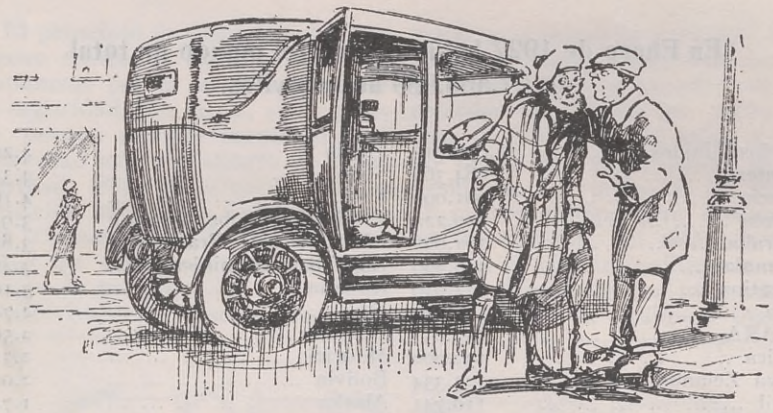
Estadística mundial de automóviles en 1927

En Enero de 1927 había en todo el mundo un total de 27.566.989 automóviles

Estados Unidos	22.059.910	Persia	4.200
Inglaterra	984.368	Siam	4.319
Francia	901.000	Siria	4.162
Canadá	820.222	Trinidad y Tobago	3.950
Australia	361.602	Africa Occid. Francesa	3.820
Alemania	318.800	República Dominicana	3.476
Argentina	222.610	Rodesia	3.102
Italia	150.000	Iraq	2.740
ESPAÑA	137.631	Bulgaria	2.500
Bélgica	130.000	Mauricio	2.316
Nueva Zelandia	123.334	Bolivia	2.020
Brasil	110.741	Alaska	1.744
India	100.000	Estonia	1.700
Suecia	99.200	Haití	1.664
Unión de S. Africa	81.000	Latvia	1.600
Países Bajos	65.000	Dánzig	1.595
Irlanda	64.003	Congo Belga	1.575
Dinamarca	63.170	Palestina	1.574
Suiza	51.560	Barbadas	1.550
Indias Or. Holandesas	48.800	Hong-Kong	1.501
Cuba	45.546	Salvador	1.458
Méjico	45.134	Angola	1.452
Japón	35.292	Guatemala	1.400
Hawai	31.135	Chosen	1.368
Noruega	30.320	Martinica	1.250
Uruguay	28.310	Guayana Inglesa	1.101
Argelia	27.851	Costa Rica	1.100
Austria	27.305	Terranova	1.085
Malaca Inglesa	26.868	Madagascar	1.060
Checoeslovaquia	23.389	Malta	920
Islas Filipinas	21.993	Bahamas	878
Finlandia	18.100	Ecuador	868
Chile	18.000	Paraguay	850
Egipto	17.115	Reunión	800
Polonia	15.668	Chipre	799
Portugal	15.550	Lituania	730
China	14.766	Arabia	715
Puerto Rico	14.686	Islas Fijí	694
Rumania	14.276	Guadalupe	680
Ceilán	12.135	Indias Occid. Holandesas	675
Grecia	11.222	Africa Or. Portuguesa	608
Marruecos	10.900	Azores	523
Venezuela	10.000	Honduras	501
Africa Occidental Inglesa	9.235	Islas Madera	415
Perú	9.123	Nicaragua	400
Indochina Francesa	9.011	Gibraltar	370
Africa Oriental Inglesa	8.749	Islandia	355
Hungría	8.700	Tánger	271
Yugoeslavia	8.400	Sudán	250
Colombia	7.916	Liberia	170
Rusia	7.000	Abisinia	110
Jamaica	5.369	Otros países (29)	4.439
Panamá y C. Z.	4.871		
Turquía	4.800		
Túnez	4.300	TOTAL	27.566.989

EL HUMORISMO DE LOS OTROS

UNA SOLUCION



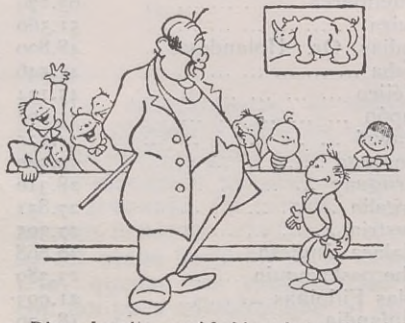
—¡Oiga: en el suelo del taxi hay un bolsillo caído!
—¡Más bajo, hombre, más bajo! Es que... sabe, los negocios andan mal. Dejo ahí un bolsillo vacío, la portezuela abierta, y no sabe usted el número de señoras que suben a dar un paseo.
(De *The Motor*.)

PARADAS BRUSCAS

La primer cosa que se le ocurrió al pasajero inmediatamente después del choque:
—Oye, ¿y cuando no hay ningún árbol cómo paras?

HABILIDADES

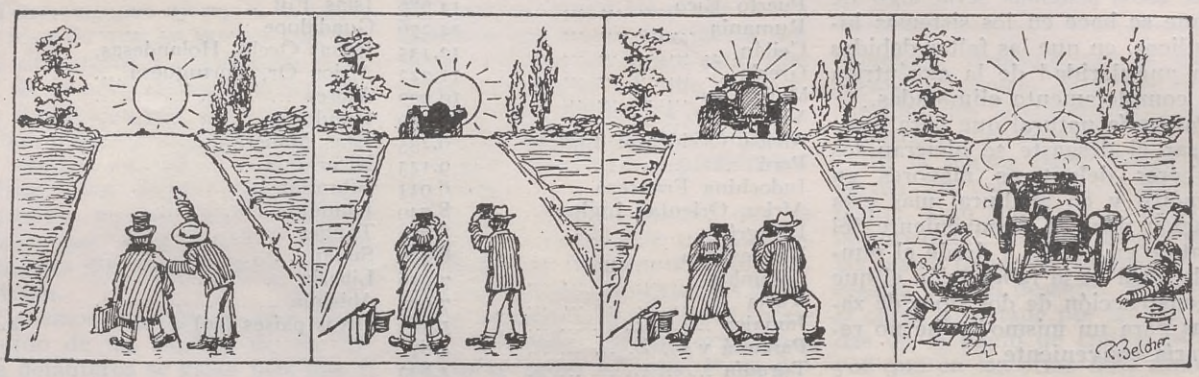
El novicio ha aplicado repentinamente los frenos tanto, que por lo grasiento de la carretera el coche ha girado por completo. Y dice ella:
—¡Oh! Es maravilloso; en tan poco tiempo y puedes dar la vuelta en tan poco espacio.



—Dime, Juanito, ¿qué fué lo más terrible del Diluvio Universal?
—Que todavía no se habían inventado los paraguas.

—No tendría importancia el accidente, si pudiera meterme debajo del coche...
(De *Illustrierte Koelnischer Zeitung*.)

A PROPÓSITO DEL ECLIPSE



Desde aquí podremos hacer una interesante foto...
(De *The Motor*.)

MÁQUINAS DE ESCRIBIR

OLIVETTI

LA SUPERJOYA DE LAS MAQUINAS DE ESCRIBIR

LA UNICA MAQUINA TODA DE ACERO

GANADORA DE LOS CONCURSOS

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS, DIRECCIÓN GENERAL DE MARRUECOS, PATRONATO-FIRMES ESPECIALES, EL SOL, LA VOZ Y AGENCIA FEBUS

ADOPTADA POR

GENERAL MOTORS PENINSULAR,

FIAT HISPANIA,

S. E. I. D. A. (CHRYSLER),

ETC., ETC.

PIDA USTED HOY MISMO EL CATÁLOGO DESCRIPTIVO

OMNIUM MECANOGRÁFICO

PLAZA DE LA LEALTAD, 2

MADRID

TALLER MODELO DE REPARACIONES DE MÁQUINAS DE ESCRIBIR

MANUEL ARIAS ELECHIGUERRA

MADRID:

Paseo de las Delicias, 15

Teléfono 52.194

MAX-OIL

MARCA REGISTRADA

Depósitos en Madrid,

Alicante, Santander,

Huelva

Unico importador de los insuperables

LUBRIFICANTES "MAX"

COJINETES DE BOLAS

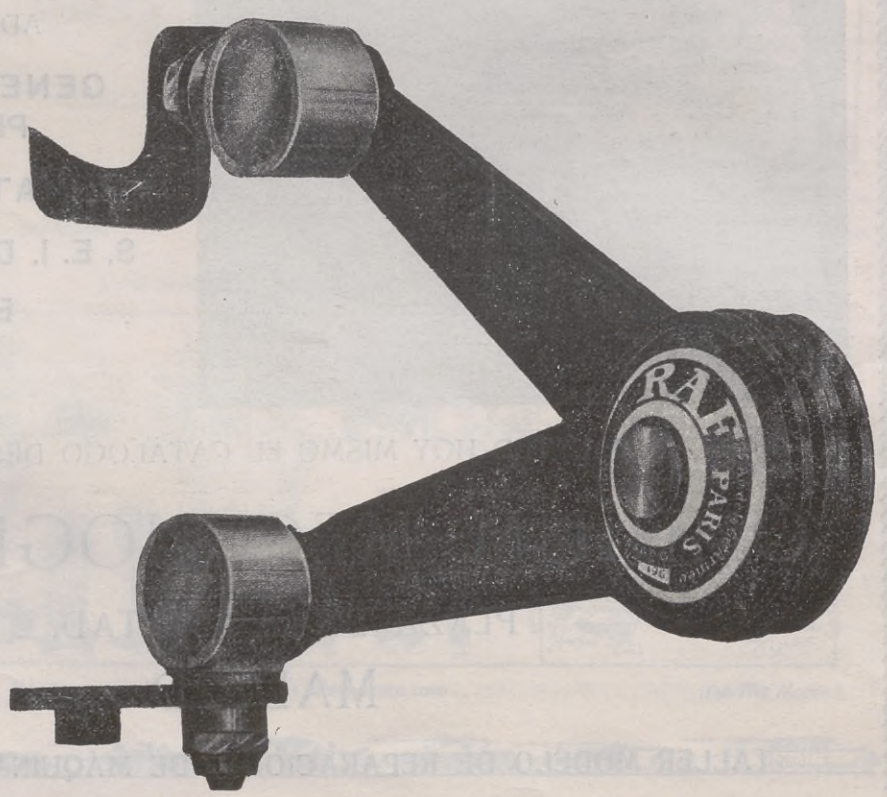
R. B. F.

RUEDA AMOVIBLE

R. A. F.

AMORTIGUADOR

R. A. F.



JOSÉ URIA Representante

Alfonso XII, 15 - MADRID

Teléfono 15.920

ENVÍA CATÁLOGOS

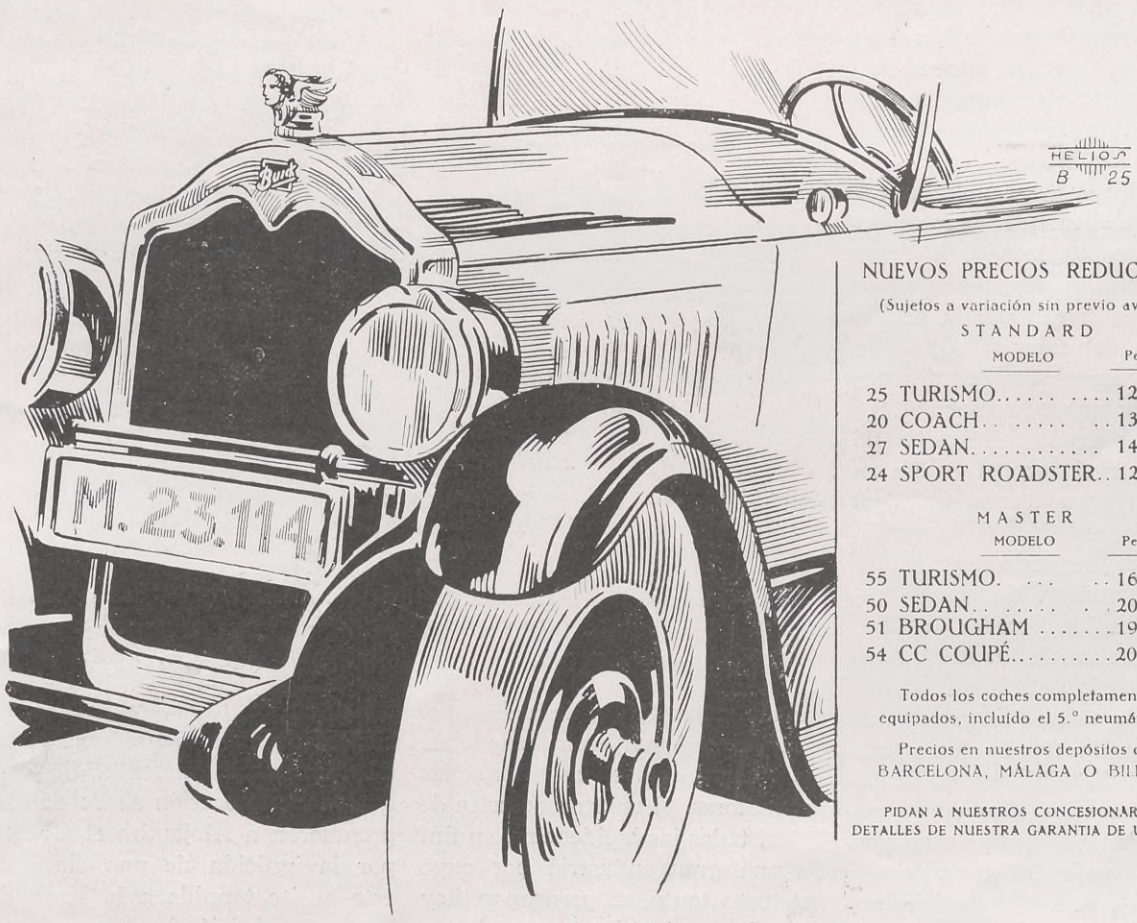
Obtenga usted referencias del millón de compradores del BUICK

Cada día se venden más BUICK porque siempre resultan los mejores. En cuanto usted vea de cerca un BUICK y dé en él un paseo por la ciudad o por el campo, comprenderá que ese es el coche elegante y seguro que usted necesita.

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

Buick

PRODUCTO DE LA "GENERAL MOTORS"



NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

(Sujetos a variación sin previo aviso)

STANDARD

MODELO	Pesetas.
25 TURISMO	12.600
20 COACH	13.500
27 SEDAN	14.100
24 SPORT ROADSTER	12.400

MASTER

MODELO	Pesetas.
55 TURISMO	16.000
50 SEDAN	20.600
51 BROUGHAM	19.900
54 CC COUPÉ	20.000

Todos los coches completamente equipados, incluído el 5.° neumático.

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

PIDAN A NUESTROS CONCESIONARIOS DETALLES DE NUESTRA GARANTIA DE UN AÑO

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: Calle de Granada, 33

MADRID

CUANDO SE CONSTRUYAN MEJORES AUTOMÓVILES, "BUICK" LOS SUPERARÁ

EL ORIGEN DEL PETRÓLEO

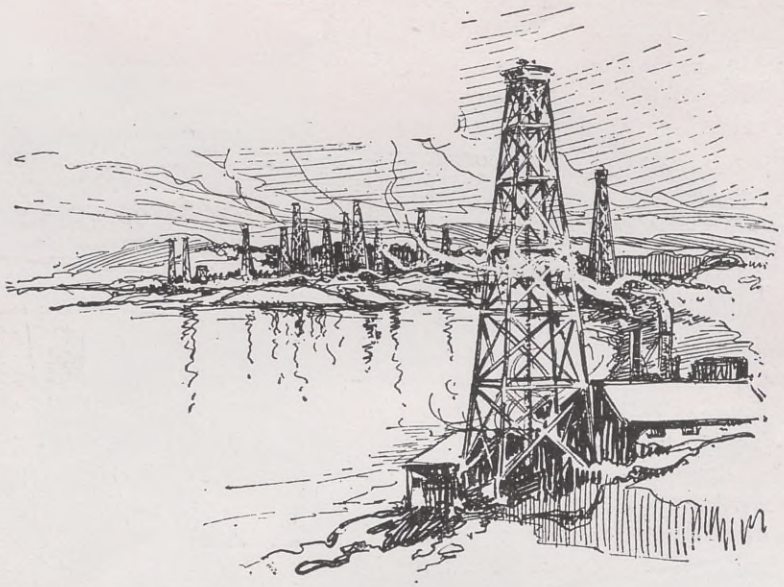
Sólo hace setenta y cinco años que la venta de los productos del petróleo estaba prácticamente limitada a las necesidades de unas pocas preparaciones medicinales. Poco después, a finales del pasado siglo, comenzaron a manufacturarse aceites para alumbrado y lubrificación; pero el más ligero de los destilados, el que ahora empleamos en nuestros coches, se consideraba como un producto inútil hasta la aparición del motor de combustión interna.

El petróleo se encuentra en varias partes del mundo, y sobre su formación se han lanzado diversas teorías, siendo la más aceptada hoy día la de su origen por la acción prolongada del calor y la presión sobre los remanentes de millones de pequeños animales marinos.

El primer sondeo efectuado fué el hecho por el coronel Drake en Oil Creck (Pennsylvania) en 1859, y más tarde, en 1875, se desarrolló rápidamente, llegando a ser el único campo petrolero de alguna importancia en los Estados Unidos.

Como muchos de los iniciadores de la industria petrolífera, Drake no obtuvo beneficios financieros de su empresa, muriendo como pensionista del Estado después de haber sufrido varios años de pobreza. Semejante suerte corrieron Shaw, el sondeador canadiense; Van Syckel, que ideó la conducción de los productos petrolíferos, y Mezill, el químico que trazó las primeras líneas del refinamiento. Excepción a esta regla fué el doctor James Young, que inició esta industria en Escocia, y llegó a la muerte con una gran riqueza. A partir de aquellos días, la historia de esta producción ha ido acompañada, como todas, de luchas, accidentes y cumplidos beneficios; las guerras entre las compañías productoras, el enorme desastre de Baku, todas las incidencias, en fin, de una gran industria por cuyo producto tanto se preocupan hoy todas las naciones.

Sin embargo, en sus formas rudimentarias se conoce desde hace miles de años. En su forma asfáltica se empleaba como mortero para los ladrillos en las construcciones de Babilonia y por los arquitectos griegos y romanos. Durante muchos años el petróleo crudo se quemaba en la India, y hará unos cientos de años se producía en el Cáucaso comercialmente. Se dice que en cierta ocasión en Persia sorprendieron a Alejandro el Grande por la ignición de una cinta de este aceite tendida a lo largo de una calle, iniciándose la combustión con una antorcha. Estaba lejos aún la bujía...



Los «derricks» que soportan los mecanismos empleados en el drenaje de los pozos caracterizan los campos petroleros.

Los químicos ingleses han intervenido con gran acierto en el desarrollo de los tratamientos del petróleo crudo y también los armadores del Tyne tienen a su crédito la primer realización del tanque proyectado para el transporte de los petróleos a través de los mares, construcción ésta de los barcos-tanque que durante cuarenta años ha estado exclusivamente en manos inglesas.

Hoy día los drenajes hechos en la corteza terrestre son numerosísimos, unos efectuados por percusión, otros por perforación rotatoria, que alcanzan profundidades de miles de pies hasta llegar a los estratos petrolíferos, desde los cuales brota unas veces hasta la superficie por la expansión de los gases naturales y otras se extrae por medio de bombas.

En su estado natural esta materia se presenta bajo la forma de un líquido denso, cuyo color varía de castaño claro a un negro verdoso, y consta esencialmente de una gran variedad de compuestos de hidrocarbonos, con una cierta proporción de impurezas.

El tratamiento del petróleo crudo puede dividirse en dos procesos distintos: destilación y refinamiento. El primero se obtiene calentando el líquido hasta una cierta temperatura y recogiendo y condensando los vapores desprendidos, determinando dicha temperatura la constitución del producto y sus residuos. Con temperaturas más altas que la empleada en la destilación del petróleo se obtiene la parafina, aceites lubrificantes, etcétera.

Ultimamente, y a consecuencia de la enorme demanda de este combustible, se ha introducido el proceso denominado «cracking», por el cual se obtiene un rendimiento mucho mayor que por la destilación ordinaria. En esencia este método consiste en calentar violentamente el petróleo crudo en ausencia de aire, con lo cual se eliminan algunas de las moléculas de hidrocarbono más complejas e inestables. La esencia producida por este método es notable por sus características antidetonantes.

En cuanto a los constituyentes del petróleo en su forma comercial, son varios; puede contener 30 ó más miembros diferentes de la familia de los hidrocarbonos, constando cada uno de ellos de tipos variantes de moléculas de hidrocarbono, cuya constitución, respecto al número y distribución de los átomos de carbón e hidrógeno, tiene una enorme influencia en el comportamiento del combustible. Los tres grupos principales presentes en el petróleo son las parafinas, aromáticos y naftas. Ejemplos típicos de estos tres grupos son, respectivamente, el ethano, benceno y hexametileno.

Y, por último, recordaremos que la palabra «petróleo» es, en realidad, sólo una denominación comercial que dió a este producto Mr. Frederick R. Simms.

ACUMULADORES PARA AUTOMÓVILES, RADIOTELEFONÍA, FERROCARRILES, ETC.

STORAGE BATTERY **Willard**

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

ALUMBRADO — ELCO

LOS TALLERES MÁS IMPORTANTES DE ESPAÑA, DEDICADOS EXCLUSIVAMENTE A LA REPARACIÓN DE TODOS LOS ELEMENTOS ELECTRICOS DE - LOS AUTOMÓVILES -

ARRANQUE — REMY

CARGA, MONTAJE Y REPARACION DE BATERIAS

AUTO-ELECTRICIDAD

AGENTES EXCLUSIVOS

MADRID:
SAN AGUSTIN, 3
TELÉF. 10.112

BARCELONA:
DIPUTACION, 234

PRODUCTO DE LA "GENERAL MOTORS"

OAKLAND

PRODUCT OF GENERAL MOTORS

La natural aspiración

de tener un buen coche en un precio reducido, la satisface muy cumplidamente el OAKLAND. Por su aspecto lujoso y elegante se le juzga como un automóvil de mucho precio y por sus perfecciones mecánicas se le puede catalogar entre los coches de primera categoría. Pida al Concesionario un recorrido en OAKLAND a título de prueba y juzgará usted por sí mismo.

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

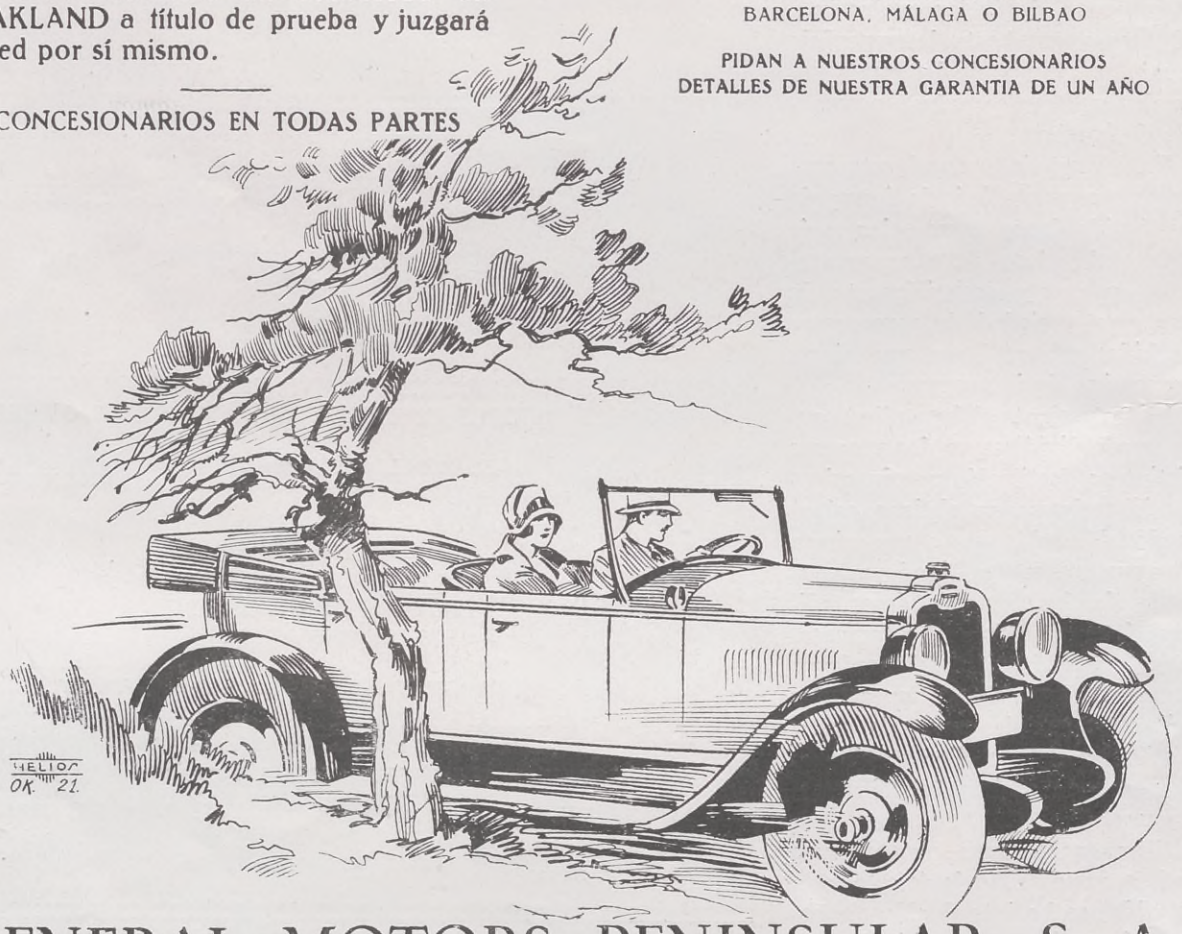
(Sujetos a variación sin previo aviso).

TURISMO.....	10.250 pesetas
SPORT ROADSTER.....	11.200 »
COACH.....	11.900 »
SEDAN.....	12.900 »
LANDAU SEDAN.....	13.600 »

Todos los coches completamente equipados, incluído el 5.° neumático.

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MÁLAGA O BILBAO

PIDAN A NUESTROS CONCESIONARIOS DETALLES DE NUESTRA GARANTIA DE UN AÑO



GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica:

Calle de Granada, 33

MADRID

La formación del carbón en los cilindros de los automóviles

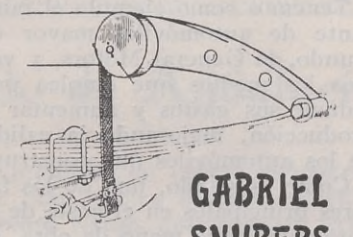
Ultimamente se han llevado a cabo pruebas muy detenidas y experimentos muy minuciosos con el propósito de descubrir y fijar las causas de los depósitos de carbón en los motores de los automóviles, y determinar los medios más adecuados de impedirlas. En gran parte pudieran atribuirse estos depósitos a falta de aire, aunque ésta es una dificultad de poca importancia, como puede decirse del efecto enfriante de la masa de hierro que hay en el cilindro y en sus cabezas. Estas causas dan por resultado que la combustión no sea completa. Es posible que sí haya en la mezcla suficiente aire para que la combustión de la gasolina se efectúe de manera completa y perfecta, y no obstante ello el efecto enfriante de los cilindros afecta desfavorablemente la combustión. Se ha descubierto que existen varias sustancias que pueden obrar como metalizadoras y llevar a cabo la separación del nocivo carbón; pero no ha sido tan fácil determinar la causa precisa de la formación del carbón. A pesar de los grandes esfuerzos realizados, se ha encontrado que es muy difícil llegar a conclusiones fidedignas en este sentido. No obstante los extremos cuidados desplegados, no se ha podido lograr que en dos ocasiones distintas trabaje el mismo motor, cuando todas las condiciones han sido idénticas en apariencia, produciendo exactamente el mismo depósito de carbón. Esto se ha hecho en un laboratorio, y en la calle o en cualquier camino carretero no pueden hacerse las mismas experiencias en igualdad de circunstancias, por lo que el problema resulta mucho más complicado. Sin embargo, se ha estudiado también en los caminos, haciendo de cuando en cuando el cambio de chóferes, a fin de eliminar el factor personal. Se hicieron trabajar cuatro automóviles nuevos en una distancia de 12.000 millas, sin que se obtuvieran resultados uniformes; pero, por fin, haciendo la prueba con algunos refinamientos, se obtuvieron resultados muy tangibles.

Siempre que en las cabezas o en los émbolos aparecía algo de aceite, se formaba carbón, como era de esperarse. Las variaciones en la calidad del aceite empleado en la gasolina, la temperatura del forro de enfriamiento y otros factores ejercieron influencia en la formación del depósito. Por fin, logró llegarse a una conclusión más o menos definida, consistente en que la formación del depósito de carbón está íntimamente relacionada con la cantidad de aceite que se introduce por la parte superior de los émbolos a la cámara de combustión. Si están descompuestos o rotos los anillos del pistón, la gasolina llega a introducirse en la caja del cigüeñal, y en el movimiento de entrada hecho por el émbolo entra el aceite hasta la cámara de combustión, salpicando enteramente las paredes. El vacío formado en este movimiento del émbolo puede ascender a 25 pulgadas de mercurio. De consiguiente, deben los anillos del pistón estar muy bien ajustados, aunque este detalle no es suficiente por sí solo. Estos anillos no trabajan bien únicamente por el simple hecho de que sea perfecto su ajuste, sino que el aceite se acumula por su parte posterior, de manera que se forma lo que se designa con el nombre de «cierre de aceite», lo cual es sumamente crítico, y su conservación ejerce un gran efecto en evitar la formación del carbón.

Se han llevado a término algunas pruebas en condiciones que virtualmente evitaron que el aceite pasara a la cámara de combustión. El análisis hecho de los gases del escape demostraron que la combustión había sido imperfecta: pero con una mezcla muy rica fué muy reducido el depósito de carbón después de las primeras doce horas. La economía aconseja la importancia de una combustión perfecta; pero parece que el aceite es el que desempeña un mal papel cuando se trata de la formación del carbón. Sin publicar las cifras exactas que se han obtenido, se encontró que los factores más importantes en la formación de los depósitos de carbón en los motodes de los automóviles son como sigue: Cantidad de aceite lubrificante que se introduce en la cámara de combustión. Sin comparación, este es el factor de mayor importancia. Clase de aceite que se use. Temperatura de la cámara de combustión. Tiempo durante el cual han estado ejerciendo su efecto los factores arriba enumerados. El resultado general es que en la práctica, o sea en el funcionamiento llevado a cabo en calles y caminos, no se puede impedir que el aceite penetre en la cámara de combustión, por lo que el carbón continúa acumulándose.

(De *El Automóvil en Méjico.*)

AMORTIGUADORES



GABRIEL SNUBERS

LOS MAS BARATOS
LOS MAS EFICACES

Además de venderlos, los ajustamos siempre gratuitamente

Agentes exclusivos:

AUTO - ELECTRICIDAD

MADRID San Agustín, 3 *Teléf. 10.112*

BARCELONA Diputación, núm. 234

El valor intrínseco de los automóviles

En la industria del automóvil, una de las más florecientes de nuestros días, existe constantemente una lucha agotadora para conseguir la producción de un automóvil de mejor calidad y que, sin embargo, se pueda vender a un precio más reducido, y como al mismo tiempo su uso se generaliza más cada día, se tiende a producir mayor número de vehículos por año.

No cabe duda que la industria automovilista norteamericana es hasta ahora la que lleva mayor ventaja en esta lucha.

Siguiendo las bases más rudimentarias de la industria, los constructores americanos han establecido su lema: «A mayor demanda, mayor producción, y a mayor producción, menor precio.»

Tenemos como ejemplo el fabricante de automóviles mayor del mundo, la General Motors, y veamos los medios que emplea para reducir sus gastos y aumentar su producción, mejorando la calidad de los automóviles que construye.

Como es sabido, uno de los factores principales en el coste de un automóvil es la mano de obra, cada día más cara y a menudo menos eficaz. Para salvar este obstáculo, la General Motors, mediante los recursos financieros casi ilimitados que posee, ha hecho construir maquinaria, ideada por sus ingenieros, cuyo valor asciende a millones de pesetas, que permite construir coches con precisión absoluta, de ajuste perfecto, con rapidez prodigiosa, y que, sin embargo, apenas si requiere mano de obra.

Esta maquinaria tiene, además, una enorme ventaja, ya que produce millares de piezas de idénticas dimensiones con absoluta precisión, mientras que en las piezas construídas a mano es casi imposible que sean iguales en todo, y, por tanto, al montarse precisan ajustarse, lo que supone una pérdida de tiempo, con ajuste menos perfecto y un gasto mayor.

El que posee un coche americano producido por una de las grandes fábricas de la General Modida de tiempo, un ajuste menos tors u otras similares, sabe que en cualquier parte del mundo que vaya puede encontrar la pieza que necesita y que puede montarla él mismo en la seguridad de que ha de ajustar con perfección, sin necesidad de arreglo alguno.

Citaremos el Buick, uno de los coches cuya calidad, duración y bajo coste, le han hecho el coche de mayor venta en el mercado español en su categoría; se construye de forma tal que el número de coches producidos por día es mayor que el número de obreros empleados en sus fábricas.

Produciendo alrededor de 7.000 coches por día entre todas sus marcas, el volumen de compras de la General Motors es tal que puede adquirir materias primas de la mejor calidad a mucho menos precio del que pagan otros fabricantes por las más inferiores, con lo cual, y efectuando todos sus pagos al contado para obtener mayores descuentos, consigue una nueva economía.

Ha llegado, pues, el momento en que no se puede juzgar la calidad de un automóvil por su precio, sino que es preciso, o bien probar el automóvil hasta convencerse de sus resultados, o bien investigar la organización de la Casa constructora y sus procedimientos de organización.

Es curioso comparar las razones que motivan el precio de venta de dos marcas cualesquiera.

Una fábrica produce digamos 600 coches por día y vende, logrando un beneficio de un tanto por ciento determinado sobre el capital empleado, su coche a 3.500 pesos, y otra fábrica, sin embargo, que construye 100 coches por día para lograr el mismo beneficio, es innegable que se ve precisada a vender un coche de la misma calidad a un precio mucho más elevado, ya que al comprar menos cantidad de materias primas ha de pagarlas más caras, y al ser su producción menor no le puede sacar el mismo interés al capital empleado en maquinaria. Y ahora pregunto: ¿Es mejor el segundo de estos coches por ser más elevado su precio?

Es una lástima que todos los fabricantes de automóviles no sigan el ejemplo de esta gran empresa americana que, con sus procedimientos modernos, ha conseguido el favor del mercado mundial, hasta el punto de que de cada cuatro automóviles que se venden en el mundo, uno es de su producción, totalizando las ventas del Cadillac, La Salle, Buick, Oakland, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet y camión G. M. C.

G. M. P.

La pista Madrid - Valencia

Una emisión de obligaciones

Hemos sabido particularmente que la nueva Sociedad "Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A.", se ocupa en estos momentos de los detalles preliminares para llevar a efecto una emisión de obligaciones, la que no dudamos tendrá la acogida que merece por parte del capital español.

Procuraremos tener al corriente a nuestros lectores de tan interesante asunto.

Después de los Grandes Premios del Automóvil Club de Francia

Algunas consideraciones sobre el éxito económico de la última reunión del autódromo de Montlhery. La fórmula de los Grandes Premios de 1928.

Los Grandes Premios de Francia de 1927, disputados en el autódromo de Montlhery, alcanzaron un éxito completo. Sus resultados técnicos fueron interesantes, ya que en ellos fueron batidos por los litro y medio los "records" establecidos hace dos años sobre el mismo circuito-autódromo por los dos litros, lo mismo en la totalidad de la carrera que en la vuelta más rápida, y la inauguración de la nueva fórmula de la Copa de la Comisión Sportiva—velocidad consumo—, originó una disputada e incierta carrera, en la que participó un lote numeroso de concursantes que puso en evidencia el valor de la nueva reglamentación.

Sin exagerar puede afirmarse que desde hace bastantes años no habían alcanzado los Grandes Premios de Francia el éxito que han alcanzado esta temporada.

A los buenos resultados logrados en las diferentes carreras y al éxito de inscripción se ha sumado este año el éxito económico, sólo posible de lograr en un autódromo.

Asistieron a los Grandes Premios de Francia 38.000 espectadores, ascendiendo los ingresos a la bonita suma de 745.000 francos.

Ello hace esperar un resurgimiento de la clásica reunión automovilista francesa, que, tras de haber constituído la manifestación cumbre del automovilismo europeo, fué perdiendo popularidad hasta ser una de las menos importantes de Europa.

El autódromo de Montlhery, emplazado cerca de París, con su circuito anexo y sus facilidades de organización y recaudación, han influído favorablemente a la reanimación de los Grandes Premios de Francia, que, de continuar disputándose sobre circuito, no hubieran alcanzado el éxito económico que ha de animar a sus organizadores al establecimiento de una serie de carreras ricamente dotadas para la próxima temporada.

Tras del éxito alcanzado por la Copa de la Comisión Sportiva, es probable que en 1928 figure de nuevo en el programa de los Grandes Premios franceses dicha interesante carrera, corriéndose el Gran Premio del R. C. de Francia con la fórmula acordada por la Comisión Sportiva Internacional para los Grandes Premios de 1928.

Dicha fórmula coincide con la que expuso Wilfredo Ricart como a deseable cuando Raymond Janin presentó su reglamentación del coche "tipo". Es simplemente una fórmula limitativa del peso de los vehículos participantes, que, tras de la agudización de perfeccionamientos del motor, tendiendo exclusivamente a un aumento de potencia específica (provocada por los reglamentos limitativos de la cilindrada), puede aportar interesantes soluciones aplicables a la técnica constructiva normal.

La fórmula de los Grandes Premios 1928 puede resumirse como sigue:

Cilindrada, libre; peso del coche, comprendido entre 550 y 750 kilogramos.

El kilómetro lanzado de Andalucía

Baltasar Santos, sobre "Douglas", realizó el mejor tiempo del día, y Vicente Naure, sobre "Velocette" 350 c. c., alcanzó el más brillante resultado.

Se ha disputado la prueba del kilómetro lanzado de Sevilla, cuya organización corría a cargo del Moto Club de Andalucía y de la Sociedad Peña Douglas.

La carrera se corrió sobre el paseo de la Palmera, inscribiéndose en la misma 33 corredores de diferentes categorías: 11 automóviles y 22 motos.

Entre los pilotos inscritos figuraban los madrileños Vicente Naure, Baltasar Santos y Enrique San Juan.

Baltasar Santos pilotaba una "Douglas" 500 c. c., y alcanzó el mejor tiempo del día, realizando un promedio de 147,540 kilómetros por hora, marca bastante notable. Vicente Naure, que hasta la fecha corría sobre "Douglas", debutó sobre "Velocette" en dicha prueba, clasificándose en primer puesto de la clase 350 c. c., y alcanzando una media de 134,328 kilómetros por hora, que fué la mejor realizada en el kilómetro lanzado, comparada con las marcas de los "records" del kilómetro de España.

La prueba se disputó ante un público numerosísimo, y la organización fué perfecta.

Formaban el Jurado los tenientes de alcalde D. Carlos Piñar y Pickman, el marqués de las Torres de la Pressa, D. Eduardo Alvarez Rementería, del Cuerpo de Aviación; el secretario del Real Automóvil Club de Andalucía, D. José Piñar

y Pickman, y todos los elementos principales que forman las Sociedades organizadoras. De cronometradores actuaron los Sres. Tapia y Real, del R. A. C., y Olmedo, de la U. V. E.

La salida se efectuó mediante sorteo, que tuvo lugar el sábado por la noche. Salieron primero las categorías de menos cilindradas. Los tiempos alcanzados se consideran como "record" de Andalucía, y en cada categoría, campeones los que emplearon menos tiempo. Los premios han consistido en copas de plata.

Clasificación por categorías.

Velomotores:

1, José J. Varela, 65,693 kilómetros por hora, sobre "Automoto".

Turismo 300 c. c.:

1, Antonio Delgado, 69,767 kilómetros por hora, sobre "B. S. A.".

2, J. G. R., 64,748 kilómetros por hora, sobre "B. S. A.".

Carreras 250 c. c.:

1, Enrique San Juan, 101,123 kilómetros por hora, sobre "Velocette".

Turismo 350 c. c.:

1, José J. Varela, 92,783 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

2, Juan N. Solórzano, 90,909 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

3, Santigosa, 84,112 kilómetros por hora, sobre "B. S. A.".

Carreras 350 c. c.:

1, Vicente Naure, 134,328 kilómetros por hora, sobre "Velocette".

Carreras 500 c. c.:

1, Baltasar Santos, 147,540 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

2, Emilio Rufino, 142,857 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

Turismo hasta 750 c. c.:

1, Antonio Barea, 120 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

2, Francisco Sánchez Rebade, kilómetros 112,500 por hora, sobre "Douglas".

Categoría "sidecars" turismo hasta 750 c. c.:

1, Antonio Barea, 92,783 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

2, J. González, 63,380 kilómetros por hora, sobre "Monotrase".

Categoría turismo, solas, de 1.100 centímetros cúbicos:

1, Strasse, 116,883 kilómetros por hora, sobre "Harley".

Categoría carreras "sidecars":

1, Baltasar Santos, 128,571 kilómetros por hora, sobre "Douglas".

Categoría autociclos hasta 1.100 centímetros cúbicos:

1, Luis Estévez, 90 kilómetros por hora, sobre "Amilcar".

Categoría carreras coches hasta 1.500 c. c.:

1, Fernando Flores, 130,434 kilómetros por hora, sobre "Bugatti".

2, Manuel de Lemus, 107,142 kilómetros por hora, sobre "Bugatti".

Categoría libre de automóviles de serie:

1, Antonio Ricart, 98,901 kilómetros por hora, sobre "Buick".

2, Hipólito Morón, 85,704 kilómetros por hora, sobre "Rugby".

3, Manuel de Lemus, 84,905 kilómetros por hora, sobre "R. E. O.".

Clasificación general por velocidades.

1, Baltasar Santos, 147,540 kilómetros por hora.
2, Emilio Rufino, 142,857.
3, Vicente Naure, 134,328.
4, Fernando Flórez, 130,434.
5, Baltasar Santos, 128,571.
6, Antonio Barca, 120.
7, Carlos Strasse, 116,883.
8, Luis Vázquez, 113,924.
9, Francisco S. Ramade, 112,500.
10, Manuel de Lemus, 107,142.

NUEVA ENTIDAD MOTORISTA

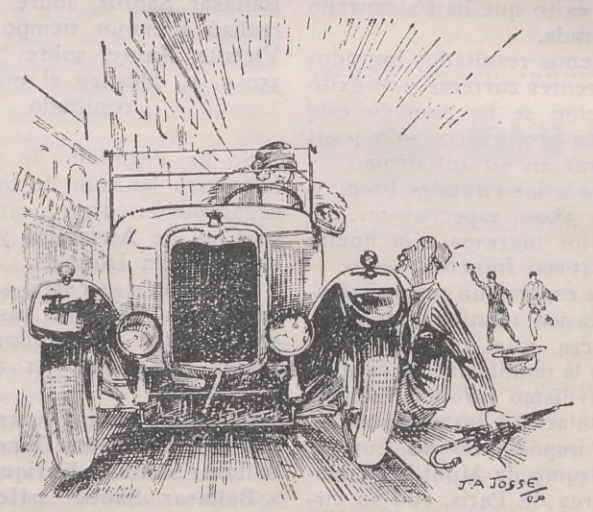
Peña Terramar

En Barcelona se ha fundado un nuevo Club motorista, denominado "Peña Terramar", que ha quedado establecido en la calle del Consejo de Ciento, 293.

La Directiva de la nueva entidad está formada por los siguientes entusiastas del motorismo, que han demostrado ser unos buenos "clubmen":

Presidente, D. Alberto Brugarolas; secretario, D. Pablo Hernández; tesorero, D. Antonio Torner; vocales: D. Julio Hernández, don Francisco Doménech y D. José María Estasén.

Peña Terramar no ha iniciado todavía su campaña deportiva; pero es de esperar no tardará en lanzarse, y entonces el éxito vendrá a coronar las manifestaciones que organice, ya que sus componentes son todo entusiasmo, inteligencia y buena voluntad.



¿Sería usted tan amable, ya que está ahí abajo, de decirme cómo va de aceite el *carter*?

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.)

(Para dar adecuada respuesta a la consulta que sigue, hemos dejado para el número próximo, otras de menor cuantía e importancia llegadas a esta Redacción)

DESEO SABER... *qué volumen ocupará a una atmósfera de presión un litro de gasolina que pese 700 gramos, formado por C 82 por 100, H 17 por 100 y O 1 por 100 en peso y quemado con 14.590 litros de aire.*—P. R. (Madrid).

El problema que me presenta el Sr. D. P. R. se sale por completo del objeto a que se dedica esta sección. Es un problema de química, no un problema de automovilismo al uso.

Me permito considerar completamente nula la finalidad práctica que pueda tener para los automovilistas el conocimiento del volumen del gas resultante de quemar gasolina con el oxígeno que contiene el aire. Otra cosa más interesante sería conocer la fuerza expansiva de este gas, los resultados gaseosos de su deflagración, la cantidad de anhídrido carbónico producido, etcétera, para llegar, por este medio, a determinar la potencia de un motor, conociendo la cubicación de sus cilindros y las características del carburante empleado.

Item más; carece de finalidad práctica, por cuanto el número de metros cúbicos que nos proporcione el resultado de este problema puede ser discutido fácilmente por un niño que estudie la Química elemental del bachillerato. Basta para ello con la leve indicación de que el volumen de todo cuerpo gaseoso varía notablemente, según la temperatura a que esté sometido. Dato éste de la temperatura olvidado lamentablemente en la exposición del problema.

En cambio, aparecen con excesiva precisión otros datos que únicamente sirven para complicar y embrollar un problema que de suyo es sencillísimo.

El consultante presenta una gasolina cuya densidad es de 0,7. Todo el mundo sabe que la densidad de la gasolina es algo menor. En Química no es factible adjudicar a los cuerpos densidades caprichosas. Si la gasolina que el consultante nos presenta tiene 700 gramos de peso en litro, es indudable que en su composición entran otros cuerpos ajenos por completo a la gasolina, que son los que modifican la ley de su densidad. Ha dejado de ser gasolina para ser otro cuerpo, que desconozco.

Prueba también la existencia de cuerpos extraños a la gasolina la presencia de 1 por 100 de oxígeno en la proporción de peso. Ni el benceno ni la gasolina tienen oxígeno en su composición molecular. Ese oxígeno que nos presenta el consultante, no en tan pequeña cantidad como a primera vista parece, debe proceder de otro u otros cuerpos, quizá de algún alcohol, que, indudablemente, al hallarse mezclado con la gasolina, tiene que modificar la composición de ésta. Y modificada la razón

$$C_6\ H_6,$$

que es la fórmula del benceno y de la gasolina, ¿cómo es posible saber la proporción molecular de un cuerpo desconocido y cuyos datos no facilita el consultante?

Si el señor don P. R. se hubiera limitado a decir «gasolina» sin especificar proporciones de peso, la fórmula $C_6\ H_6$ me habría servido de base para el desenvolvimiento matemático de la proposición. Pero preestablecida una proporción de peso de cuerpos, no todos son componentes de la gasolina, deduzco lógicamente que el problema lleva envuelto otro, cual es el de averiguar qué cuerpo es el que, mezclado con la gasolina, suministra ese entrometido 1 por 100 de oxígeno. Y para averiguar esto se precisan aparatos de laboratorio que la redacción de AUTO no ha adquirido aún, pues hasta ahora persevera en su propósito de dedicarse al automovilismo y no a la química.

¡Catorce mil quinientos noventa litros de aire!

Antes de continuar quiero hacer una noble y gallarda declaración. ¡Ahí va!: Tengo un horror pánico a los números. En cuanto pasan de dos cifras me lesionan el sistema nervioso.

Si esto se une a mi cansancio después de analizar los datos anteriores del problema, comprenderá el consultante justa mi decisión de no entrar en operaciones matemáticas para buscar, en reacciones químicas, la ley que determina la carburación de la gasolina por su contacto con el oxígeno.

Pero tras hacer un cálculo imaginativo, somero y rápido, me encuentro con la agradable sorpresa de que los dos kilogramos de oxígeno (próximamente) que contiene esa cantidad de litros de aire, están muy proporcionados con los 700 gramos del carburante que se propone.

Y de la exactitud de este dato —exactitud que contrasta notoriamente con las deficiencias anotadas de los precedentes—deduzco que el consultante conoce perfectamente, quizá mejor que el consultado, todas las cuestiones que afectan al problema. Deducción lógica que me aporta la prudencia de no pretender dar lecciones al posible maestro, que semianónimo permanece oculto tras las iniciales P. R. Antes bien, me obligan a hacer un ruego respetuoso:

«Señor don P. R.: En nombre de la revista AUTO y en el mío propio, ya que no lecciones de periodismo, en las que es perro viejo el que suscribe estas líneas, ¿por qué no se dedica usted en vez de plantear problemas, que nada práctico resuelven al automovilista, a hacer de su enorme sapiencia un apostolado útil a los demás mortales, dándonos en breves y sencillas lecciones el fruto de sus profundos conocimientos químicos-automovilísticos?

La revista AUTO vería muy gustosa entre el número de sus colaboradores la presencia del señor don

P. R. con su nombre completo.

Sería entonces cuando en la redacción de esta Revista encontraría unas cuantas cuartillas, en las que quedaría resuelto el problema que propone; cuartillas que no se publican porque el director, con gran acierto, me ha prohibido robar a los lectores el espacio para dedicarlo a temas que no interesan a los automovilistas, aunque sí me lo ha concedido amplio para contestar a todo consultante.

M. C.

El automóvil y la mujer

Mi saludo y mi primer consejo

POR LOLITA

Queridísimas lectoras: La simpática revista AUTO me ha encomendado la difícil labor de ponerme al habla con vosotras por medio de sus páginas. La tarea es muy superior a mis fuerzas; pero no he podido resistirme. ¡Son tan simpáticos los chicos de AUTO! ¡Me lo han encargado de una manera tan graciosa! Ya os lo contaré algún día, pues es una cosa algo peliculesca. Ahora me parece más oportuno dedicaros un cariñosísimo saludo. Me ofrezco a vosotras como leal amiga e incansable colaboradora. Mi mayor deseo es seros muy útil y hacer el mayor número de "prosélitas" en el sencillísimo arte de conducir, que, aunque es muy sencillo, tiene numerosos secretitos. Me propongo ir poco a poco descubriéndolos todos, aunque resulta feo contar secretos. Pero ésta es una de mis dos grandes debilidades: descubrir secretos. La otra es conducir un automóvil. Me "pirro" por coger el volante. Y es muy natural, porque me han dicho muchas personas que lo hago bastante bien. Igual lo haréis vosotras en cuanto os lo propongáis.

Lo mismo me da llevar un automóvil grande que llevar un automovilito. Todo es cuestión de darse cuenta de lo que se lleva entre las manos. Un detalle muy importante son los frenos, en los que no debéis confiaros mucho. Os recomiendo que los utilicéis lo menos posible. Mejor es que confiéis en el volante. Adiestraros en manejar bien el volante y seréis siempre dueñas de la marcha del automóvil.

También os recomiendo que no os preocupéis mucho por el complicado funcionamiento del motor. Todo el tecnicismo de los automóviles no son más que complicaciones que se buscan los hombres para darse importancia.

Hace pocos días advertí que el motor de mi automóvil marchaba deficientemente. Lo paré a propósito en un lugar adecuado. En seguida se me acercó un mecánico, que, tras observar el motor, me dijo muy serio:

—Señorita, es que lleva usted el carburador mal "reglado".

—¡Oh! Es usted muy amable —repuse—. Y qué, ¿va usted a "meterlo en regla"?

—Encantado, señorita — contestó sonriente.

Y manipuló allí un buen rato en el chisme ese que le llaman carburador. Puso en marcha el motor, y después de funcionar peor se paró por completo.

El buen mecánico se puso blanco de vergüenza; pero yo atajé inmediatamente, diciéndole:

—¡Ya está, ya está arreglado! Entiende usted mucho de esto. ¿Quiere usted facilitarme cinco litros de gasolina?

Y en cuanto le echamos gasolina funcionó divinamente.

Como habréis visto, todo estaba en "regla"; lo que no estaba en regla era el depósito de la gasolina.

El vestido de crespón en tonos delicados es compatible con el sitial de conducir, pero es peligroso, pues toda mancha que proporcione el automóvil es siempre de grasa difícil de limpiar. Ya no es tan compatible con la reparación de cualquier avería. (Y aquí viene el consejo que os he prometido al encabezar estas líneas.) Pero para todo, sin necesidad de incurrir en los absurdos tecnicismos, hay que tener ánimos y resolver decididamente.

Cuando, por ejemplo, sufráis un pinchazo, parad inmediatamente el vehículo, y sin mirar la rueda pinchada, bajaos desenfadadamente del coche. Con dos deditos, empinándoos sobre la punta de los pies, levantad la tapa del motor (yo no admito "capó"; me resulta más castellano tapa). Y entonces, muy serias, sin llegar a tocar para no mancharse, observáis gravemente el complicado organismo. Luego hacéis funcionar el claxón. Después intentáis poner en marcha el motor, cuidando de no conseguirlo..., y al cabo de medio minuto una legión de curiosos estará absorta contemplando vuestras maniobras.

Entonces es llegado el momento oportuno.

Os volvéis rápidas, y al que veáis más caracterizado, más joven o más de vuestro gusto, le espetáis, agresivas y risueñas:

—¿Usted entiende de automóviles?

No hay hombre, a estas alturas, que no entienda algo, si además de ser simpático es galante.

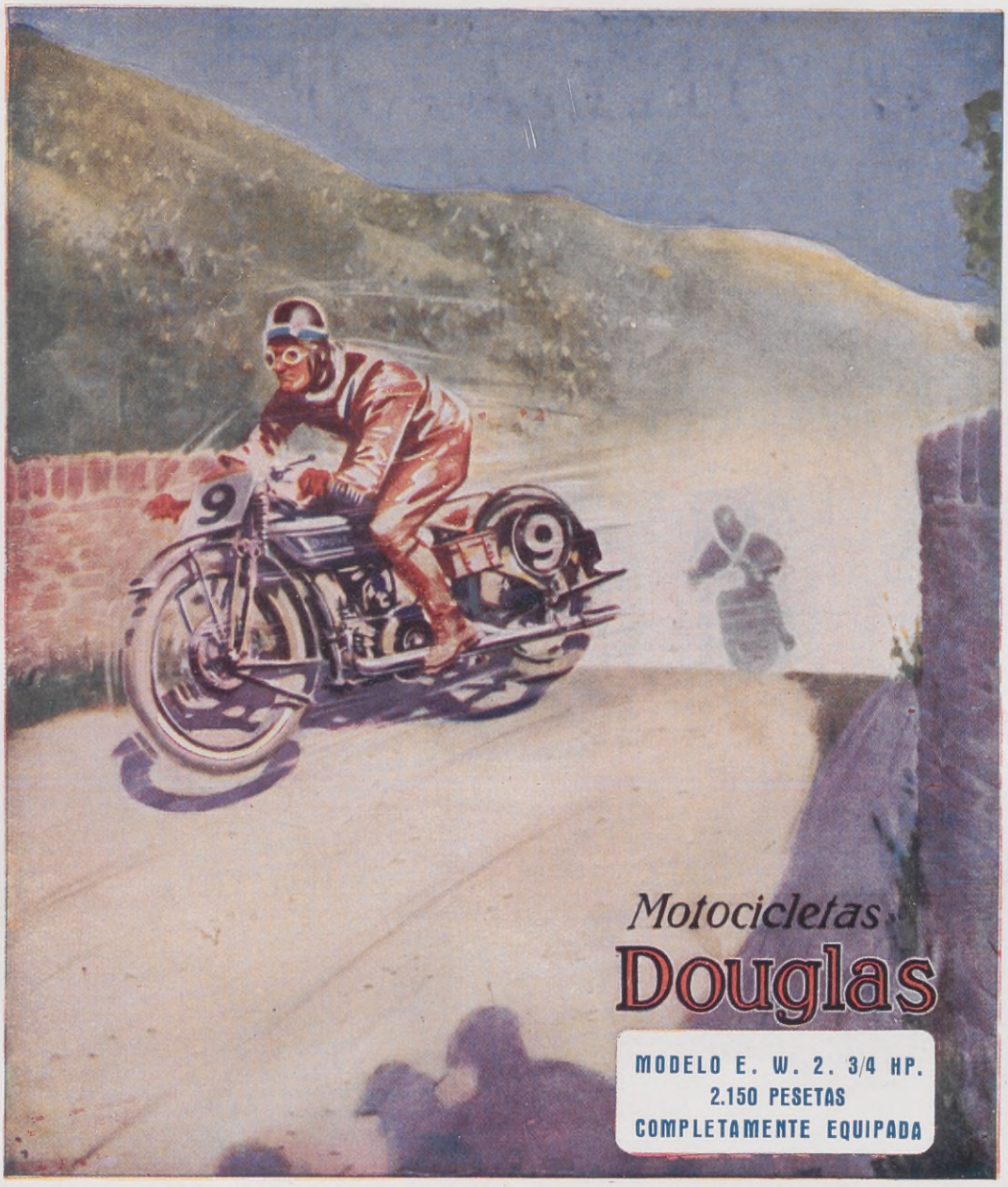
Y ya, con mucha naturalidad, le decís:

—No, no es el motor. Es esta rueda (por la pinchada).

Todo esto con algo de amabilidad, al mismo tiempo que le enseñáis dónde está el "gato", dónde está la rueda de repuesto, etc., etc.; y lo demás corre de cuenta de su galantería.

Terminada la operación, con un "es usted un hacha", "lo hace usted a la maravilla", queda el hombre más encantado que si le hubiérais dado el "sí" tras una declaración de amor.

Hasta el número próximo se ofrece vuestra más fiel consejera.



REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

SANTIAGO SANCHEZ QUIÑONES

ALBERTO AGUILERA, 14 **MADRID** TELEFONO 31.572

A. Marzo.—San Hermenegildo, 32 dupdo.—MADRID