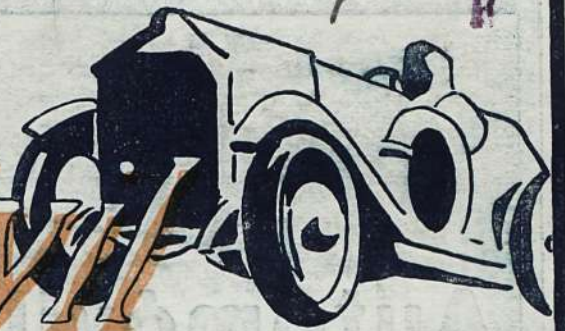


Madrid Automóvil



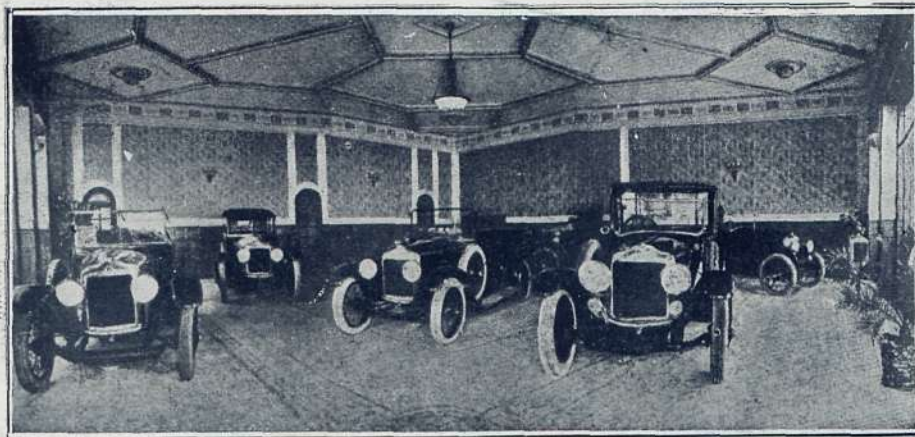
El nuevo
40 CV.

170



Automóviles "MINERVA"

El más hermoso Salón Madrileño



Sociedad Española de Automóviles "MINERVA,,

Velázquez, 42

MADRID

Oficinas:
Castelló, 41



REVISTA MENSUAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
HORTALEZA, 36 - I.º

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

NUESTROS PROPOSITOS

Existen en España maravillosas publicaciones consagradas exclusivamente a la técnica del automóvil. Sería, pues, absurdo, crear una más dedicada a lo mismo.

MADRID AUTOMÓVIL, complementando la alta misión de las revistas ya hechas, viene a intensificar el ambiente comercial creado por la industria automovilista, cada día más importante. Nuestra revista pretende ser un índice de información en el mercado español que oriente a los compradores y aúne las iniciativas de los poseedores de automóviles. MADRID AUTOMÓVIL quiere ser el órgano independiente de todos los interesados en las transacciones, facilitándoles los listines actuales de la valoración mundial, defendiendo sus intereses, cuando sea preciso, e informándoles constantemente de aquellas disposiciones oficiales interesantes a la gran familia, hoy tan numerosa, que constiuyen los importadores de automóviles y accesorios de toda España.

Signo bien evidente del progreso de una nación es el aumento, de día en

día, de la tracción mecánica en el tránsito rodado. Atendiendo esto, MADRID AUTOMÓVIL dedicará, con empeño entusiasta, sus esfuerzos en la misión que se ha impuesto, y no regateará ningún sacrificio para satisfacer el interés de sus lectores, brindándoles amplias reseñas de mercados, exposiciones, concursos, etc., para cuyo cometido cuenta con una Redacción de personas especializadas.

Y, sin que sea apartarse de la misión que, fundamentalmente, viene a realizar, nuestra revista amenizará también sus páginas con interesantes crónicas de esclarecidos escritores, ya que el automóvil constituye hoy un tema ineludible como elemento esencial de la vida moderna, y como motivo de elevada estética en la belleza de las grandes urbes.

Al nacer, queremos expresar nuestro saludo efusivo a la Prensa toda, y a la deportiva, y muy especialmente la dedicada al automóvil, en particular, a los profesionales y relacionados con el automovilismo.

Con el fin de tener al corriente a

los importadores de automóviles del desarrollo comercial del automovilismo en España, y siendo nuestro propósito dar a conocer los coches matriculados en la Península, estamos nombrando en las diferentes provincias, corresponsales que mensualmente nos comunicarán estos datos que tan interesantes, como decimos, son para los comerciantes de automóviles. Por separado damos hoy una nota de los corresponsales nombrados hasta la fecha.

MADRID AUTOMÓVIL se complace en expresar públicamente su agradecimiento por su cooperación moral que recibió desde los primeros momentos de proyectarse, a los importadores de automóviles; a la Asociación Nacional de Importadores, entidad para nosotros de gran aprecio, muy especialmente sus dignos representantes; y a don Ricardo Ruiz Ferri, tan admirado y respetado para nosotros a quienes con nuestro profundo agradecimiento, reiteramos desde estas columnas la adhesión sincera y leal de siempre.

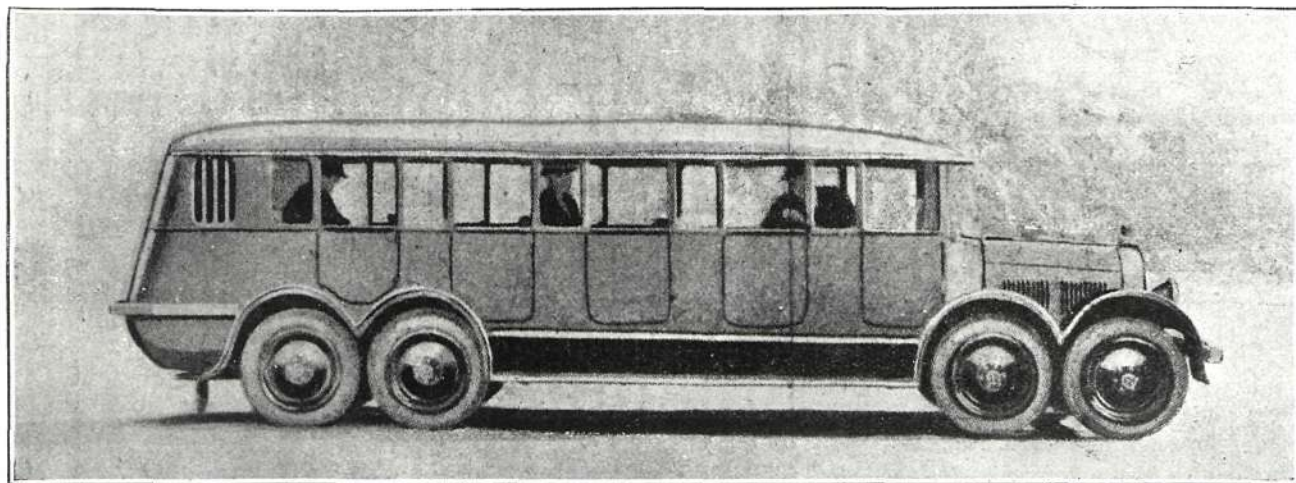
Señas de la portada:



S. A. E. de Automóviles RENAULT

Avenida de la Plaza de Toros, 9. - MADRID

EL AUTOMOVIL SUSTITUYENDO AL TREN



Autobús para veinte personas, tipo americano; velocidad, ochenta kilómetros por hora.

El automóvil se generaliza de tal forma que cada día se establecen nuevas fábricas y aparecen nuevos modelos; sobre todo en lo que se refiere al autobús, en los cuales el lujo y la comodidad iguala ya a la de los trenes más elegantes.

En ciertos países los viajeros, y sobre todo los que por placer viajan, prefieren el autobús al tren, y para jiras entre familias y grupos de amigos desde luego este vehículo no tiene igual.

La principal innovación consiste en un coche de ocho ruedas con capacidad para veinte personas y un compartimiento para el equipaje de los viajeros.

Si a toda marcha se rompe uno de los ejes de las ruedas delanteras, el otro eje, soportaría el peso del auto, y si en las mismas condiciones, revienta uno de los neumáticos del juego delantero, la dirección sigue haciéndose con la misma seguridad con las tres ruedas restantes.

Aunque el autobús pesa unos tres mil ochocientos kilos, la resistencia del camino es muchísimo menor que la que encontraría un vehículo de cuatro ruedas del mismo peso, a causa de los ocho puntos de contacto y porque los neumáticos, en lugar de llevar una presión de 42 kilos, sólo la llevan de 28 ó 30.

En el poco tiempo que llevan en funciones estos nuevos vehículos se ha comprobado que nunca patinan,

que el movimiento es mucho más suave que en los coches de cuatro ruedas, y que no consume más de cuatro litros y medio por cada 16 kilómetros.

Lleva veinte asientos colocados en cinco filas para cada una de las cuales tiene una portezuela a cada lado.

Aunque el interior de estos coches no llega, ni con mucho, al que ostentan algunas empresas europeas, que ponen a disposición del viajero verdaderos «palacios rodantes».

Los coches más elegantes son los que hacen el recorrido Calais Riviera, en los cuales nada se ha economizado para hacerlo más agradable y cómodo para este viaje de seis días. Los asientos están elegantemente tapizados con reps gris, muy mullidos y suaves, y la parte metálica presenta un plateado bruñido y brillante. Al lado de cada asiento hay encendedores eléctricos y ceniceros plateados, y en el techo, forrado con el mismo material que los asientos, hay varias bombillas eléctricas que los viajeros pueden encender, apagar y dar la intensidad que deseen desde el sitio que ocupan. A cada lado lleva cuatro grandes ventanas de cristal que puede subirse y bajarse a voluntad, y en la parte trasera lleva un gran cristal de observación.

Este vehículo va provisto de señales de seguridad y válvulas. Las señales de seguridad consisten en dos flechas indicadoras, una en la parte delantera y otra detrás, manejadas por

el conductor. Por las noches estas flechas se iluminan, de verde la del frente y de rojo la trasera.

El autobús inglés está dividido en dos compartimientos. El de la parte delantera lleva dos asientos transversales para cinco personas cada uno y el de detrás que es la primera clase, lleva los asientos alrededor y en él pueden acomodarse diez y seis personas. Estos asientos están tapizados con elegante cuero antiguo.

Otro tipo de autobús con capacidad para diez y ocho personas lleva sillones giratorios.

Las butacas de la línea central se pueden quitar, y poner una mesa en su lugar, que va plegada en uno de los lados cerca del techo.

Si hasta ahora puede decirse que esta clase de coches sólo se viene usando para viajes de placer, también en algunos lugares se han establecido líneas para fines más prácticos.

En el Estado de Minnesota, América del Norte, hay unas 80 líneas que unen la red de ferrocarriles que en forma de varillas de abanico parten de San Pablo y de Minneapolis a todos los rincones del Estado. Con esto los viajeros que quieran pasar de una línea a la otra no tienen necesidad de regresar a las ciudades gemelas.

En algunos lugares empiezan a hacer competencia al ferrocarril.

Tienen estaciones de parada fija, con hotel, restaurante, cantina y biblioteca, sin perjuicio de detenerse en

cualquier punto de la línea cuando así lo exija el viajero.

Estos vehículos no son tan elegantes como los que hemos descrito, pero todos ellos ofrecen grandes comodidades y asientos mullidos.

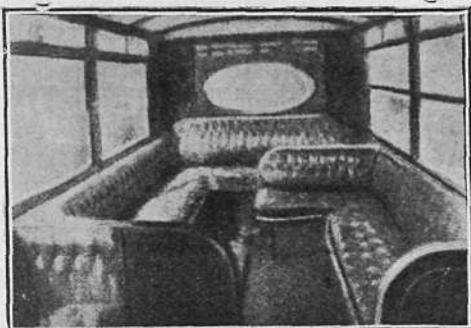
Ahora está en proyecto, y pronto será una realidad, la línea de autobuses desde Nueva York a San Francisco.

La línea de autobuses españoles de Marruecos, Teluán, Tánger; Tánger, Arcila, es una de éstas. Coches cómodos, asientos mullidos y movimiento suave.

Las compañías que explotan este negocio tienen también vehículos automóviles para familias o grupos de amigos, en los cuales, la disposición interior permite hacer de ellos salón rodante, comedor y biblioteca y dormitorio.

En estos coches, los asientos magníficos, muy mullidos, de frío y blando cuero, van en forma de U, con ventanas de cristal en toda su extensión para poder contemplar el paisaje que les rodea en su viaje de placer. En el centro de la U hay una mesa a cuyo alrededor los turistas leen, charlan, juegan, se entretienen, y a la hora de comer, si no quieren de-

tenerse a hacerlo en alguna posada del camino sacan la cesta de provisiones, las calientan y condimentan en una hornilla eléctrica y restauran sus fuerzas sin salir del coche. Al llegar la hora de dormir, el salón o el comedor, con poquísimo trabajo, queda



Departamento de primera clase en un autobús inglés.

en un momento convertido en dormitorio. Lo general es que, en estas grandes excursiones en automóvil, que tiene por objeto visitar detenidamente una determinada región o un país entero, los excursionistas pasan las noches en los hoteles y comen en los restaurantes, pero si alguno no quiere tomarse la molestia de salir del coche,

o simplemente viaja por el placer de ver los paisajes del camino que recorre, tiene solucionado todo sin salir del cómodo vehículo.

Claro está, que pasará mucho tiempo antes de que el autobús haya sustituido por completo al tren, pero es indudable que muchas líneas férreas que se tenían en proyecto dejarán de construirse, pues las comunicaciones ya se encontrarán establecidas por medio de los autobuses.

Todavía, no tenemos en España líneas de automóviles para viajeros que hagan grandes trayectos. De casi todas las estaciones, de donde antes partían diligencias para ir repartiendo y recogiendo a viajeros en el camino, salen ya automóviles, y las grandes villas y ciudades que aún no tienen ferrocarril se comunican con el resto de España por medio de este moderno vehículo, pero ninguna de estas empresas tienen recorridos en los que invierten días de viaje, como sucede con las que hemos citado, notablemente la de Calais al Mediterráneo y algunas que ya se explotan en los Estados Unidos, en cuyo recorrido se emplearán semanas enteras.

A. M.

EL KILOMETRO LANZADO

Ha sido facilitada la clasificación de la prueba del kilómetro lanzado, organizada por la Peña Rhin, y que se celebró el día 28. Los promedios alcanzados por las diferentes categorías son los siguientes:

«Motos» de turismo. Categoría de Roca y Soier, 25,781 kilómetros por 100 centímetros cúbicos: Primero, hora.

Categoría 150 centímetros cúbicos: Primero, J. Alegre, 60,810 por hora.

Categoría de 750 centímetros cúbicos: Primero, J. Fusler 75,313.

Categoría 350: Primero, A. Alá, 81,81 kilómetros por hora.

Categoría 560 centímetros cúbicos: Primero, J. Bonet, 85,716.

Categoría «siders», 350 centímetros cúbicos: J. Sánchez, 56,663.

Categoría 150 centímetros cúbicos: Primero, S. Parladé, 57,107.

Categoría 350 centímetros cúbicos: Primero, Baltasar Santos, 113,207.

Categoría «siders», 350 centímetros cúbicos: Primero, B. Santos, 86,124.

«Motos» de carreras. Categoría 250 centímetros cúbicos: Primero, J. Fúster, 60,606.

Categoría 350 centímetros cúbicos: Primero, Baltasar Santos, 113,955.

Categoría 500 centímetros cúbicos: Primero, J. Vidal, 124,137.

Categoría 1.000 centímetros cúbicos: Primero, I. Macaya, 132,653.

Categoría «siders» 1.000 centímetros cúbicos: Primero, Fuentes, 125,854.

La clasificación de las categorías 350 centímetros cúbicos «motos» y «side-cars» y carreras está pendiente de decisión definitiva, en virtud de haber sido formuladas algunas protestas.

Automóviles de turismo. Categoría 750 centímetros cúbicos: Primero, Sarpienta, 50,991.

Categoría 1.100 centímetros cúbicos: Primero, José María Plana, 89,108.

Categoría 1.500 centímetros cúbicos: Primero, J. Salisachs, 100,588.

Categoría 2.000 centímetros cúbicos: Primero, I. Cerdera, 101,103.

Categoría 3.000 centímetros cúbicos: Primero, J. Sanz, 98,360.

Automóviles de «sport». Categoría 1.100 centímetros cúbicos: Primero, José María Pérez, 102,857.

Categoría 1.500 centímetros cúbicos: Primero, Beltrán, 107,142.

Anúnciese usted en

“Madrid Automóvil,”

LAS CARRERAS DE 1924

Pocas han sido este año las reuniones automovilistas celebradas en España, pues en rigor quedan reducidas a dos: la carrera de las Doce Horas, celebrada en Madrid, y el Gran Meeting de San Sebastián.

De las Doce Horas que se corrieron en el circuito de Navacerrada, tenemos que confesar, muy a nuestro pesar, que no han sido un éxito, y no lo han sido por falta de entusiasmo, sino por defecto de organización; el circuito de Navacerrada, con sus 90 kilómetros, es excesivamente grande, y demasiado duro, por comprender los puertos y resultar accidentado en demasía, y peligrosísimo, por ser circuito abierto y que por su misma extensión no puede estar debidamente atendido y guardado. Así resultó que nadie cubrió en realidad las Doce Horas, ni podían cubrirlas nunca en ese circuito. Es necesario buscar y preparar una más en armonía con la índole de esta reunión.

Del Meetin de Lasarte, esperábamos menos que el año anterior, pero en contra de todas las predicciones, superó al celebrado el 1923, la presencia de algunas marcas que lucharon con entusiasmo, y de algunos de los *ases del volante*, dió interés a las pruebas, siquiera la lluvia quitara su importancia a las de motocicletas y turismo, que por esta causa no fueron

lo que debían ser. El triunfo de Oscar Lebalnc, conocedor como ninguno del circuito, y la presencia de cuatro coches españoles, equipo que llegó completo después de una brillante carrera, dieron emoción a la prueba, que comprobó, una vez más, la ventaja de los coches pequeños y confirmó los progresos que en éstos se vienen haciendo y consolidando de día en día.

De la carrera de Velocidad, diremos que la lucha entre Mercedes y las demás marcas europeas, atraía la atención de la enorme concurrencia que acudió a presenciirlas desde muy temprano. El quedar fuera de combate los dos coches de esta marca, no restó interés a la prueba, porque entonces la lucha se concentró entre el Sumbeam y el Bugatti, Francia e Inglaterra quería el triunfo para sus coches, consiguiéndolo al fin Sugrana, después de reñida lucha con Constantino, que hizo una preciosa carrera y llegó a obtener, en una de sus vueltas, 115,500 kilómetros por hora de media, velocidad no alcanzada hasta hoy en ese circuito. La media total del vencedor, fué de 103,200 kilómetros hora, velocidad que los vencedores del año pasado, con sus 7 litros de cilindrada no soñaron en alcanzar, pues su media fué de 93 y pico, lo que prueba que la tendencia a reducir ci-

lindrada está en lo cierto, al menos eso se deduce de la victoria que los coches de 2 litros obtuvieron este año en el mismo circuito.

Fué de lamentar el accidente de Lee Guinness, que puso una nota triste en la fiesta, pero no se puede dejar de reconocer que este año las reuniones de Lasarte fueron un éxito.

Está ya acordado que el Gran Premio de Europa de 1926 se corra en España y en Lasarte, y nos congratulamos de que así sea, aun cuando nuestra modesta opinión es que ese circuito tampoco sirve para una prueba como esa, es excesivamente accidentado y que no permite hacer velocidad como se requiere en una prueba de esa importancia. Se trataba de que se corriera en Madrid, pero sea en uno u otro sitio, hay que elegir un buen circuito y ponerlo en condiciones, el de Lasarte es mejor que el de Navacerrada, pero no es todavía lo que se necesita para una prueba de esa importancia.

Y para final, terminamos lamentando el fracaso del autódromo de Sitges, fracaso verdaderamente sensible para la afición y para Cataluña. De otras pruebas de menos importancia, no hablamos hoy, pues ninguna enseñanza se puede sacar de ellas, ni son verdaderamente dignas de tal nombre.

X

DESCUENTOS A LOS COMERCIANTES

El interesante tema de los descuentos a los comerciantes de automóviles ha sido objeto de asiduo estudio por parte de los fabricantes, y ha preocupado la atención de éstos y de los concesionarios en las conferencias y reuniones que entre sí han celebrado durante los últimos meses en Detroit. Varias compañías fabricantes han aumentado los descuentos con el objeto de sobreponerse a la competencia de los nuevos modelos. Estos aumentos, sin embargo, han venido casi invariablemente acompañados de mayores precios de lista. No hay seguridad alguna de que los mayores descuentos continúen aplicándose también a los nuevos modelos fabricados por las mismas compañías.

Los resultados de las conferencias sobre descuentos han sido indecisos.

El interesante tema ha sido discutido, estudiado y analizado desde todo punto de vista, por los jefes de fábricas y los concesionarios. Por lo menos dos grandes compañías lo han hecho. En una importante reunión se acordó, entre otras cosas, no aumentar los descuentos, a fin de conservar los precios de lista al nivel más bajo posible. En otra conferencia se acordó dar a los concesionarios un descuento escalonado o graduado, es decir, de acuerdo con el total de ventas, mas este plan deja de favorecer proporcionalmente a los concesionarios productores del mayor número de ventas. La idea fundamental de este segundo plan fué, por supuesto, proteger, mediante un descuento, un poco mayor al concesionario incapaz, por razones ajenas a su voluntad, de producir un

buen volumen de ventas, y dejar al más afortunado que logra un crecido total, recibiendo un descuento equitativo y bastante propenso a producirle buena ganancia, mas sin especial modificación de descuento.

Por razones anotadas, es utópico anticipar una general innovación en materia de descuentos. Se ha visto que el mayor descuento implica mayores precios de lista, y esto último, en lugar de favorecer al concesionario, es una desventaja para su negocio. Las modificaciones en descuentos que hubieren serán dictadas principalmente por razones de recíproca conveniencia individual entre el fabricante y el concesionario, y no por razones ordinarias y generales.



METODO PRACTICO PARA COMPONER Y CONSERVAR AUTOMOVILES

Inspección del acumulador y rectificación de las irregularidades del sistema eléctrico.—Manera de tomar el peso específico del electrolito.

Por regla casi invariable, el dueño o el conductor de un automóvil que trae un acumulador a un taller de reparación, para su compostura, no tiene sino muy remota idea del defecto que impide el funcionamiento del aparato. Sabe, por supuesto, que el acumulador deja de poner el movimiento el motor o deja de suministrar suficiente corriente para el encendido. A pesar de esto, el empleado del taller puede obtener del dueño bastante información sobre el defecto del aparato, que le servirá de guía para precisar sus irregularidades. A continuación damos una lista de las preguntas que el empleado puede hacer al dueño o el conductor:

1. ¿Cuánto tiempo lleva de uso el acumulador? La duración del acumulador es mucho menor que la del automóvil. Si lleva de uso de doce a diez y ocho meses, las irregularidades se pueden entonces atribuir a las naturales causas del desgaste, a pesar de que los buenos acumuladores que han sido bien cuidados, duran mucho más del número de meses indicado. La duración del acumulador no se puede precisar, por excelente que sea la marca, pues depende del servicio que presta y la atención que recibe.

2. ¿Cuánto tiempo se ha usado el automóvil? Si de uso lleva varios años, y las irregularidades eléctricas se deben a cortocircuitos, se puede resolver el problema instalando un nuevo sistema de cables conductores. Si el motor eléctrico y el generador o dinamo, o bien el grupo motor-generador no funcionan correctamente, lo más acertado es examinarlos, limpiar los conmutadores o colectores, limpiar las escobillas, rebajar los segmentos de mica, etc.

3. ¿Se emplea el automóvil más de día que de noche? Si el automóvil se emplea más de día que de noche, el acumulador se sobrecargará. Si se emplea más de noche que de día, el acumulador se descargará.

4. ¿Qué defectos se han experimentado en los últimos meses? Los arreglos o composturas anteriores pueden haber sido deficientes. Siempre es

conveniente saber qué trabajos se han hecho antes para remediar las faltas.

5. ¿Se ha conservado el debido nivel el electrolito? Cuando se deja de conservar el nivel del electrolito, éste, naturalmente, baja y deja la parte superior de las placas expuestas a corrosión o lo que se llama sulfatación.

El paso siguiente es examinar las partes exteriores del acumulador y su compartimiento. El acumulador se guarda generalmente en un compartimiento metálico asegurado en el bastidor del automóvil. En este compartimiento se sujeta o con abrazaderas o con algún medio de resorte; en todo caso, lo esencial es que quede firmemente asegurado. No debe haber juego entre el compartimiento y el soporte. Aunque el acumulador es muy resistente, no conviene exponerlo a continuos choques, pues con el tiempo, la vibración y violenta sacudida lo romperán o lo trizarán. El acumulador suelto queda también expuesto a salpicar electrolito.

La parte superior del acumulador debe estar siempre seca y limpia. La presencia de electrolito sobre la parte superior, aparte causar escape de corriente, corroe los bornes o terminales interponiendo una resistencia a la corriente eléctrica.

La corrosión, si no ha avanzado demasiado, puede quitarse lavándola con una solución de amoníaco o de sosa. El amoníaco de uso doméstico, o bien, una solución de un cuarto de kilogramo de soda de lavar y cuatro litros de agua, sirve muy bien para esta limpieza. Después de lavado y secado, conviene aplicarle una capa delgada de vaselina, para evitar la recurrencia de la corrosión. Ni en la composición ni en los frascos debe haber trizadura; los tapones deben atorillarse bien, pues de otra manera habrá pérdida de electrolito.

Las conexiones deben apretarse bien; su limpieza es esencial, pues la suciedad formará una resistencia al momento de aplicar el arranque. Ninguna cosa debe colocarse encima del acumulador, particularmente herramientas metálicas, pues al formar éstas contactos con los bornes, producirán cortocircuito.

El compartimiento del acumulador, debe conservarse siempre limpio y

seco. Este compartimiento es exclusivamente para guardar el acumulador y no para otros objetos. El electrolito derramado o salpicado en el compartimiento corroe las paredes metálicas; el agua se evapora pronto y deja sobre el metal la parte ácida concentrada, que es un agente de corrosión muy activo. El compartimiento húmedo debe lavarse con una solución de amoníaco o de soda, y secarse bien.

(Continuará).

La inspección de los «taxis»

La *Gaceta* de 23 de diciembre ha publicado un Real decreto, en el que se dispone que la inspección de los vehículos automóviles y la verificación de sus aparatos taxímetros, para garantía de la seguridad e intereses del público, corresponde al Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, y se ejercerá por los ingenieros inspectores de automóviles.

En lo sucesivo no podrán expendirse al público aparatos taxímetros si no pertenecen a los sistemas aprobados por el Gobierno, ni utilizarse en automóviles de servicio público si no pertenecen a los sistemas aprobados han sido previamente verificados por un ingeniero inspector de automóviles.

La aprobación de aparatos taxímetros se solicitará de cualquier Gobierno civil, acompañando Memoria explicativa y plano del aparato por duplicado y un modelo del mismo.

Todo aparato instalado en un automóvil deberá ser verificado antes de que se destine a servicio público. El precinto de un aparato por el inspector oficial garantiza al público que el aparato pertenece a un sistema aprobado y que los errores de medida son inferiores al 3 por 100 por exceso o defecto.

Durante el plazo de seis meses deberá solicitarse de las Inspecciones de automóviles la verificación de los aparatos en uso, aunque no pertenecan a un sistema aprobado.

Pasado dicho plazo, solamente podrán verificarse los taxímetros pertenecientes a un sistema aprobado o que hubieran sido verificados por primera vez dentro del plazo fijado.

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

MINISTERIO DE HACIENDA

Real orden del 16 de Diciembre de 1924 exceptuando del requisito de marchamo a las cubiertas macizas de goma con llanta metálica.

Ilustrísimo señor: Vistas las instancias que los Directores de varias Casas importadoras de neumáticos y bandajes macizos de goma con armadura metálica, elevan a este Ministerio y a esa Dirección de Aduanas, en súplica de que se exceptúe de la forma establecida para la importación de estas mercancías en el artículo 280 de las Ordenanzas de Aduanas que rigen desde 1 del mes corriente; o en otro caso se dicten las disposiciones necesarias para sustituir el marchamo a que se refiere el citado artículo de las Ordenanzas, en forma que resulte de más eficacia y seguridad, a fin de evitar las dificultades que necesariamente habrán de suscitarse por pérdidas y roturas, dada la poca resistencia y solidez que ofrece el alambre que ha de sujetar el marchamo establecido:

Resultando que en una de las instancias solicitan también que, sin perjuicio de lo pedido en la anterior, se les conceda un plazo no inferior a cuarenta y cinco días para que la mencionada Real disposición entre en vigor, con objeto de que puedan tener tiempo para legalizar las existencias que de los tales bandajes tienen en sus almacenes que carecen de dichos signos de adeudo, por estar exceptuados del mencionado requisito en la fecha que verificaron la importación, circunstancia que le impide facturar esta mercancía por ferrocarril, ni ponerla en circulación ante el temor de los perjuicios que les ocasionarían si fuese detenida la expedición, por considerar que circulaba ilegalmente:

Considerando que las razones alegadas por los interesados en las referidas instancias son muy atendibles, teniendo en cuenta que todas las disposiciones dictadas anteriormente a las establecidas en las nuevas Ordenes de Aduanas, con referencia a la circulación y tenencia de estos artículos, siempre ofrecieron dificultades, dudas y vacilaciones para su cumplimiento, hasta el extremo de que la

Real orden de 13 de enero de 1924, que estableció el requisito de guías y vendís para la circulación en la zona de vigilancia, a los vandajes, neumáticos y cámaras de aire de todas las clases por la necesidad de poner término a la importación fraudulenta de estos artículos, quedó en suspenso su cumplimiento por Real orden de 20 de febrero de igual año, durante un plazo de cuarenta y cinco días, aplazándose de nuevo por Real orden de abril hasta el 31 de mayo de aquel año, aplazamientos que tenían por causa la dificultad de su cumplimiento, sin perjuicio ni perturbación en el tráfico comercial de estos productos:

Considerando que atendiendo a reclamaciones formuladas por el Comercio se publicó la Real orden de 19 de mayo de 1923, que derogó la de 13 de enero, estableciendo el requisito de marchamo para los bandajes macizos sin llanta metálica y las cubiertas y cámaras de aire de caucho, ordenando al propio tiempo en su regla tercera que los bandajes macizos con llanta metálica quedarán exceptuados de tal requisito, pudiendo circular libremente por todo el territorio español, excepción que demuestra que al dictarse dicha disposición ya se habían previsto las dificultades que existirían para colocar el marchamo en tales piezas, que, por su excesivo peso y tamaño, no sólo era difícil fijarlo en las mismas, sino también muy fácil que de ellas se desprendiese, originándose, con esto numerosas incidencias en su circulación y perjuicio del comercio.

Considerando que todas las disposiciones dictadas a este fin iban encaminadas a impedir la importación fraudulenta de estos artículos, siendo este un temor infundado, porque tratándose de piezas cuyo peso excede en algunas de doscientos kilogramos, se hace muy difícil su transporte clandestino por sitios alejados de los puntos de reconocimiento, no pudiendo, por tanto, admitirse la posibilidad de su entrada fraudulenta.

Considerando, por las razones expuestas, que es de necesidad resolver en definitiva esta cuestión que tanto dificulta el tráfico de estos artículos y

dar término a la incidencias que frecuentemente se suscitan en su circulación.

Su Majestad el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general de Aduanas, ha tenido a bien disponer que los bandajes macizos de goma con llanta o armadura metálica queden exceptuados del requisito de marchamo, establecido en el artículo 280 de las Ordenanzas de Aduanas, pudiendo estos artículos circular libremente por todo el territorio español.

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

Madrid, 16 de diciembre de 1924.

Señor Director general de Aduanas:

Nos parece muy bien la soberana disposición que antecede, ya que, desde luego, evitará a los importadores de bandajes macizos las dificultades y perjuicios que se hubieran derivado de la aplicación del artículo 280 de las nuevas ordenanzas de Aduanas.

La parte expositiva de la mencionada Real orden es suficientemente clara y huelga todo comentario para demostrar que sin perjuicio para el Tesoro pueden quedar a salvo los intereses particulares de esta importante ramificación de la importación española.

Creemos que, por extensión, y sin la menor lesión para el Tesoro, se podrían conocer aún otras facilidades a la importación de automóviles y accesorios en general. En próximos números de esta revista nos ocuparemos de ello en detalle.

Otras Reales órdenes del Ministerio de Hacienda.

Excelentísimo señor: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto del 10 y Real orden del 11 de agosto de 1920:

Vistas las cotizaciones de la onza «Troy» de oro fino en el mercado de Londres y el promedio en la Bolsa de Madrid, de la libra esterlina, en giros a la vista sobre aquella plaza durante los días 24 noviembre a 23 de diciembre.

Su Majestad el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en la liquidación de los derechos correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por la mismas durante el mes de enero de 1925, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 37 enteros, 54 céntimos por 100. Madrid, 30 diciembre de 1924.

* * *

Excelentísimo señor: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la Real orden de 29 de mayo de 1922, y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente, facilitadas a ese Centro directivo por la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid, Su Majestad del Rey (q. D. g.), se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de enero de 1925, para liquidar el tanto por ciento de recargo a que han de estar sujetas las mercancías, producto imprecédente de naciones, a las que se aplique la primera columna del Arancel, o de aquellas cuyas divisas tengan una depreciación en su par monetaria con la peseta, igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes: Portugal, 5 enteros 982 milésimas; Austria, 0 enteros 10 milésimas; Checoslovaquia, 21 enteros 671 milésimas; Rumanía, 3 enteros

631 milésimas; Hungría, 0 enteros 10 milésimas; Turquía, 3 enteros 910 milésimas; Bulgaria, 5 enteros 269 milésimas; Finlandia, 18 enteros 50 milésimas; Grecia, 12 enteros 994 milésimas; Brasil, 29 enteros 823 milésimas.

30 de diciembre de 1924.

El transporte de automóviles en vagones cerrados.

Son sobradamente conocidas, de todos los importadores de automóviles, las dificultades con que se tropieza en toda época para la facturación de estos vehículos desde los puertos o puntos fronterizos al interior del Reino; por la escasez de vagones.

Más de tener en cuenta es aún la forma realmente escandalosa en que se vienen cometiendo los robos de accesorios y de partes integrantes de los coches, con evidente perjuicio para los interesados y hasta para las mismas Compañías ferroviarias. Respecto a los consignatarios, nos aventuramos a decir que es raro el coche que llega sano a su poder, y en cuanto a las Compañías, ellas sabrán la cantidad de pesetas que se ven obligadas a pagar anualmente por reclamaciones de esta índole.

Mientras esto ocurre, llega a nuestro conocimiento que las Compañías, especialmente la del Norte, disponen con relativa facilidad de los vagones cerrados llamados *Especiales* para el transporte de automóviles en gran velocidad, ya que estos vagones no se

utilizan con la necesaria frecuencia por lo elevada que resulta la tarifa de gran velocidad.

Creemos que sería de interés para porteadores y consignatarios el iniciar una gestión cerca de las Compañías proponiendo un acuerdo para la utilización de dichos vagones especiales mediante un recargo prudencial sobre las tarifas especiales de pequeña velocidad. Este recargo, que no llegaría en ningún caso a la prima que cobra una Compañía de Seguros por el riesgo de robo, evitaría, en resumen, gran número de subtracciones, dificultades e imperlinencias para todos a la llegada de las expediciones, suprimiendo las molestias y pérdida de tiempo con las consabidas actas de reconocimiento, peritajes y discusiones, que nunca faltan, sobre el valor real de los objetos, substraídos o averiados.

MADRID AUTOMÓVIL se pone a la disposición de todos los importadores de automóviles, rogando a aquellos que simpatizan con la idea, se sirvan comunicarlo a esta Redacción, que cuenta con elementos desinteresados y entusiastas para gestionar este acuerdo con las Compañías ferroviarias.

Suscríbase a

“Madrid Automóvil,”



MURPHY

Famoso carrerista, muerto trágicamente la primavera pasada. A su muerte dejó a su crédito un número de puntos suficientes que no ha podido nadie obtener y a quien se le ha adjudicado el título de campeón de 1924.

ULTIMOS COCHES MATRICULADOS

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
15217	Fiat	Conde Ordales	Sevilla, 3	15276	Fiat	D. Manuel Palomeque.	G. Parlier, 3a.
15218	Citroen	D. Celestino García	F. el Católico, 14	15277	Idem	D. Gabriel Gómez	Bañales (L.)
15219	Idem	» Ricardo Gómez	El Escorial	15278	Chevrolet	» R. Barriopedro	Humilladero
15220	Renault	D.ª Pilar de Robadilla	Mendizábal, 37	15279	Renault	Conde de Fontanar	G. Arrando, 13
15221	Unic	D. J. B. García Ocaña	Jenner, 3	15280	Ford	Hijos de Grases	Infantas, 28
15222	B. S. A.	» Paulino Martín	Antonio López, 28	15281	Mercedes	Embajada Alemana	Castellana, 4
15223	D. F. P.	» P. del Arco y Comp.ª	Valverde, 36	15282	Ford	D. Paulino F. Alonso	San Bernardo
15224	Ford	D. Gral. de Seguridad		15283	Citroen	» Evaristo Romero	Toledo, 104
15225	Idem	Idem		15284	Voisin	Marquesa Manzanedo	Hortaleza, 94
15226	Panhard	Real C.ª Asturiana	Velázquez, 122	15285	Renault	D. Andrés Magaz	C. Aranda, 15
15227	B. S. A.	D. Hermenegildo Santiago	Abascal, 5	15286	O. M.	Conde de la Torre	Castellana, 16
15228	Ford	Dirección de Seguridad		15287	Daimler	» Alberto Aguilar	C. Coello, 43
15229	Citroen	» Antonio Torres	S. Agustín, 16	15288	Idem	» J. Muñagorri	Serrano, 16
15230	Idem	» Marino Navarro	Alarcón, 19	15289	Delage	Marqués de Torneros	Españoleto, 25
15231	Ford	» Nicolás Nieto	J. M. López, 5	15290	Salmson	» César Vallarino	Recoletos, 15
15232	Buick	» Leopoldo Bellepoíd	Paseo Hipódromo, 10	15291	Citroen	» Enrique Hidalgo	Tutor, 26
15233	Idem	Idem	Idem	15292	Amilcar	Viuda de José Rivera	Serrano, 1
15234	Renault	» José Fernández	Pizarro, 6	15293	Fiat	» A. Ratie	Torrijos, 13
15235	Citroen	» José Fúster	P.º Prado, 30	15294	Ford	» Manuel Alba	R. Segovia, 35
15236	Idem	» M. Fuente El Sol	Serrano, 25, duplicado	15295	Idem	» Eloy Marrón	Paz, 5
15237	Idem	D.ª Teresa Rodríguez	Lista, 39	15296	Daimler	» Luis de Lezama	Felipe IV, 9
15238	Idem	D. Diego de Alos	Gener, 3	15297	Panhard	» Manuel Taramona	Mayor, 95
15239	Ford	» Julio Lorenzo	P. Canalejas, 6	15298	Delage	D.ª Josefa de Chavarri	Serrano, 46
15240	Idem	» Patricio Márquez	C. Mendoza, 5	15299	Zedel	D. Pedro G. Arias	S. Trinidad, 13
15241	Citroen	» José Velasco	B. Braganza, 5	15300	Fiat	D.ª María Guerrero	Tamayo, 4
15242	Chevrolet	» Manuel Benítez	San Clemente (Cuenca)	15301	D. F. P.	D. P. del Arco y Comp.ª	Valverde, 36
15243	Crysler	» Joaquín Santos	Ayala, 3	15302	Zedel	» Francisco Palomo	Españoleto, 9
15244	Velocette	» Francisco Alemany	M. de los Heros, 34	15303	Dion Bouton	» Lorenzo Puertolas	G. Pardiñas, 3
15245	Renault	» Gregorio Regales	Juan Duque, 4	15304	Idem	» Faustino Ruiz	Lista, 79
15246	Fiat	Marqués Cuevas Rey	P. Vergara, 29	15305	Zedel	» Antonio Ugué	Serrano, 44
15247	Dion Bouton	» Valenciano Pascual	Montera, 20	15306	Ballot	Conde de Antellón	Velázquez, 28
15248	Voisin	Conde de C. Valiente	Velázquez, 14	15307	Minerva	» Guillermo Calvo	P. A. Martín, 6
15249	Renault	» José Montes	Santa Engracia, 103	15308			
15250	Idem	D.ª Pilar de Zayas	Mendizábal, 37	15309	Ford	Compañía Comercial	Almirante, 1
15251	Fiat	Viuda de Miranda	Atocha, 135	15310	Talbot	» Pedro Herreros	San Isidro, 1
15252	Idem	D. Manuel Palomeque	General Portier, 33	15311	Ford	» Paulino Tadaguila	Toledo, 66
15253	Idem	Idem	Idem	15312	Puch	Marqués de Menas	Barquillo, 16
15254	Idem	Idem	Idem	15313	Fiat	» Santiago Gómez	Pi Margall, 6
15255	Idem	Idem	Idem	15314	Laucia	Duque de Osuna	Lista, 25
15256	Idem	Idem	Idem	15315	Citroen	Marqués Monteagudo	Princesa, 23
15257	Idem	Idem	Idem	15316	Secqueville	» Baltasar Saurigoberto	Trafalgar, 23
15258	Idem	Idem	Idem	15317	Idem	Idem	Idem
15259	Idem	Idem	Idem	15318	Idem	Idem	Idem
15260	Idem	Idem	Idem	15319	Idem	Idem	Idem
15261	Idem	Idem	Idem	15320	Buick	» Eduardo Aranaz	Villanueva, 23
15262	Idem	Idem	Idem	15321	Ford	Compañía Carbonera	Chinchilla, 4
15263	Idem	Idem	Idem	15322	Idem	» Tiburcio Juana	San Bernardo
15264	Idem	Idem	Idem	15323	Citroen	» Gabriel Cencillo	
15265	Idem	Idem	Idem	15324	Renault	» Emilio Martínez	Carmen, 14
15266	Idem	Idem	Idem	15325	Chevrolet	D.ª María Escudero	Minas, 15
15267	Idem	Idem	Idem	15326	B. S. A.	D. Antonio Sanz	Argumosa, 11
15268	Idem	Idem	Idem	15327	Secqueville	» Leopoldo Fontaina	Amaniel, 21
15269	Idem	Idem	Idem	15328	Talbot	» Francisco González	Prim, 11
15270	Idem	Idem	Idem	15329	Renault	» Luis Recassens	Jenner, 6
15271	Idem	Idem	Idem	15330	Voisin	D.ª Pilar Salcedo	S. Engracia, 11
15272	Idem	Idem	Idem	15331	Citroen	Marquesa de Aldama	Jorge Juan, 9
15273	Idem	Idem	Idem	15332	Berliet	D. Diego Segura	Montera, 53
15274	Idem	Idem	Idem	15333	Panhard	» Galo Alvarez	Cuéllar
15275	Idem	Idem	Idem	15334	Zedel	» Cayetano Viú	A. Aguilera, 62
				15335	Dion Bouton	» José Navarro	C. Aranda, 22
				15336	Zedel	» Rafael López	Huesca
				15337	Voisin	» José Luis Corbi	M. Campos, 28
				15338	Ford	» José Bravo	R. Manzanares
				15339	Zedel	» Mario Izman	Cartagena, 4
				15340	Bugatti	» J. C. López Heredia	Sevilla, 3 y 5
				15341	Ford	» Dionisio Calderón	San Bernardo
				15342			

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
15343	Amilcar	» Guillermo La Verdier	Olózaga, 11	53701			
15344	Opel	» Fermín Fraguas	San Bernardo	15371	Dion Bouton	» Mariano Ajo	Argensola, 21
15345	Buick	» Jesús Herráinz	Jorge Juan, 77	15372	Citroen	» M. Rodríguez	R. la Cruz, 32
15346	Vinot	» P. Escudero	Zamora	15373	Renault	» Rafael Carrión	Fuencarral, 159
15347	Panhard	» D. Román Zaldo	Lista, 6	15374	Fiat	Dr. Compaire	F.º Abril, 11
15348	Hispano	» Toribio Sáinz	Felipe IV, 4	15375			
15349	Salmson	» José Carles	N. Balboa, 60	15376	Renault	Conde de Elda	Sta. Isabel, 42
15350	Chenard	Embajada de Francia		15377	Idem	Marqués de Bolarque	Castellana, 44
15351	Amilcar	» A. Jiménez	Cañizares, 5	15378	Citroen	D. Tomás Allende	Ayala, 37
15352	Ford	» Felipe Quintanilla	G. Bueno, 50	15379	Studebaker	Marqués de Fontalba	Castellana, 17
15353				15380	Renault		Jaén
15354	Buick	» Nicolás Oliva	Velázquez, 10	15381			
15355	Fiat	» Francisco Molina	Fúcar, 10	15382	Packard	» C. Torroba	J. Bravo, 63
15356	Idem	» Rafael Suárez	Badajoz	15383			
15357				15384	Renault	» Pedro Iradier	Sagasta, 22
15358	Citroen	» Alejandro García	Jorge Juan, 12	15385	Ford	» Federico Campos	
15359				15386			
15360	Overland	D.ª Bernarda López	Toledo	al)			
15361	Ansaldo	D. E. Terán	Valenzuela, 3	15391			
15362	Salmson	» Juan Antonio Solís	Barquillo, 14	15392	Salmson	» Dionisio Miguel	E. San Miguel
15363	Mercedes	Petrolífera Española	Recoletos, 14	15393	R. A. G.	» Eugenio Arrubustez	Sagasta, 18
15364	Panhard	» F. Gómez		15394	R. F. O.	» V. Carmona	N. Balboa, 6
15365				15395			
15366	Schneider	» Francisco Jara	García Lama, 3	al)			
15367	Packard	» Félix Moraga	Jardines, 7	15397			
15368	Hispano	» José Monasterio	Imperial, 10	15398	Ford	Dirección de Seguridad	
15369				15399	Mercedes	D. Adolfo Tavaulla	Peligros, 8

EN SEVILLA

4627	Ford	D. Alejandro A. Ramos	C. las Guardas	4666	Fiat	» Angel Sanz Vinajera	
4628	Idem	» Miguel Brenes Robles	Castilleja	4667	Idem	» Carlos Núñez Manso	
4629	Essex	» Manuel Tallada Caschó	Utrera	4668	Ford	» José Chico Torres	
4630	Ford	» Eduardo Rojo Calderón	Constantina	4669	Idem	» Blas infante	Isla Cristina
4631	Idem	» José M.ª Ibarra y Gómez		4670	Chevrolet	» G. Mega González	Ayamonte
4632	Idem	» Antonio T. G. Librero	Aracena	4671	Studebaker	» Vicente Llorén Asensio	
4633	Idem	» Gregorio S. Domínguez	Zufre	4672	Ford	» Fernando M. de Pablo	Ecija
4634	Oakland	» Rafael Benavides	Posadas	4673	Idem	» Francisco Ostos Martín	Idem
4635	Rugby	» Antonio G.-Fajardo		4674	Essex	» Estanislao del Campo	
4636	Ford	» Francisco Ruiz Burgos	Bazán, 1	4675	Buick	D.ª María Paúl	
4637	Oakland	D.ª Mercedes Calvente		4676	Ford	D. José Gómez Ríos	
4638	Idem	D. José M.ª Guerra Jiménez	Paradas	4677	Idem	» Miguel Acal Domínguez	Carmona
4639	Ford	» Alberto Cabet	Lepe	4678	Fiat	» José Sánchez Durán	
4640	Amilcar	» Manuel Narváez	Cádiz	4679	Overland	» Carlos Moya Escudero	
4641	Ford	» Manuel Gálvez Budia	D.ª Mencía	4680	Oakland	» José Ramírez Medel	Idem
4642	Idem	» Antonio R. Calderón	Castilblanco	4681	Ford	» Francisco González	Constantina
4643	Chevrolet	» Antonio Villegas Sousa	Coria del Río	4682	Buick	» Benito Ferrando Jordán	
4644	Fiat	» Manuel López Moreno		4683	Ford	» Manuel Vizcaino	V. del Camino
4645	Idem	» Ricardo Lúquez Luna		4684	Buick	» Román Pérez Romeu	Isla Cristina
4646	Mathis	» Luis Vázquez Elena		4685	Ford	» José Plaza Pérez	Morón
4647	Hudson	» Enrique O. Sánchez		4686	Idem	» Modesto García	
4648	Chevrolet	» Enrique F. Guerrero	P. Santa María	4687	Idem	» Pedro Solís González	Sierra Yeguas
4649	Overland	D.ª Manuela Díaz		4688	Idem	» Evangelista Chaparro	Río Tinto
4650	Ford	D. Salvador Tópez Madera		4689	Idem	» Francisco Gamero	
4651	Oakland	» Antonio Sánchez Jurado	Marchena	4690	Idem	» Manuel Lazo Roca	Santiponce
4652	Ford	» Juan González Rivera	Osuna	4691	Idem	» José Pérez Rico	Coria del Río
4653	Idem	» Baldomero B. Gordillo	Pelay Correa, 5	4692	Idem	Sres. Espinosa y Ruiz	A. de Guadaira
4654	Idem	» Juan Manuel J. Fajardo	Alameda	4693	Idem	» Ojeda y Galindo	Idem
4655	Idem	» Manuel Castro López	Carmona	4694	Idem	D. José García Postigo	Idem
4656	Idem	» Rafael Rodríguez Gavira	Idem	4695	Idem	» José Vacas Librero	
4657	Citroen	» Domingo Juan Martínez		4696	Idem	D.ª Manuela Vázquez	
4658	Dodge	» Jorge M. Cantilo	Cádiz	4697	Dodge	D. Pedro González	Ecija
4659	Ford	» José A. M. Balbontín	Imperial, 15	4698	Overland	» Antonio Villegas	C. de la Cuesta
4660	Idem	» Francisco Pérez Guerras	El Rubio	4699	Buick	» Manuel Segura Acosta	
4661	B. S. A.	» Emilio Romero		4700	Citroen	» Manuel Salinas	
4662	Ford	» Angel Vázquez Alvarez	Almendralejo	4701	Ford	» Francisco Mateos	Llerena
4663	Idem	» Genaro Parladé Heredia		4702	Idem	» Manuel Vera López	C. Céspedes
4664	Idem	» José Romero	Dos Hermanas	4703	Citroen	» Fernando Montes	Arahal
4665	Humpmobile	» Francisco Montes Vélez		4704	Talbot	» Roberto Martín Cordero	

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

El R. A. C. de Bélgica, organizador del tercer Gran Premio de Europa, ha publicado el reglamento del mismo.

La carrera tendrá lugar sobre el circuito de Francorchamps, y estará reservada a los coches de 2 litros de cubicación y de un peso mínimo de 650 kilogramos.

La distancia que deberán recorrer los coches será de 810 kilómetros, y los premios serán de 100.000 francos, 25.000 francos y diez mil francos, respectivamente, para el primero, segundo y tercer clasificados.

Ha empezado el arreglo del circuito, que será ensanchado en varios puntos y se perallarán algunos virajes.

El R. A. C. de Bélgica espera que se alinearán en la carrera las más importantes marcas especialistas de los 2 litros. Dando ya como cierta la participación de «Alfa-Romeo», «Sunbeam», «Steyr», «Bugatti», y, probablemente, «Schmid»; contando asimismo los organizadores con la participación de algunos especialistas americanos en pista.

El próximo Gran Premio del A. C. F.

La Comisión del Automóvil Club de Francia ha redactado el reglamento del Gran Premio de 1925 (velocidad). Sus disposiciones son las siguientes:

La carrera será internacional.

Los vehículos deberán presentar las características siguientes:

Cilindrada total: 2.000 c. c. máximo; peso mínimo, en vacío: 650 kilos.

No irá a bordo más que el conductor.

Un hombre de ayuda, afecto a cada coche, permanecerá en el aprovisionamiento, a disposición del conductor, para efectuar las operaciones de aprovisionamiento y las reparaciones.

Longitud del recorrido: 800 a 900 kilómetros.

Sólo los constructores pertenecientes a las naciones invitadas podrán inscribirse.

El número de inscripciones por marca es ilimitado; en caso necesario, se organizarán eliminatorias. Las inscripciones se abren en 1 de diciembre de 1924, con 5.000 francos de de-

rechos de inscripción por coche, hasta el 31 de enero de 1925, a las 18 horas. Hasta el 20 de marzo de 1925 se admitirán inscripciones a derechos dobles.

El importe de los premios ascenderá: al primero, 150.000 francos; al segundo, 30.000 francos; al tercero, 20.000 francos.

Los «autos» orugas.

La segunda Misión de «autos» orugas ha llegado al lago de Tchad, realizando por primera vez en tierra enteramente francesa el enlace por medio de automóviles entre el mar Mediterráneo y el lago de Tchad.

La Misión proseguirá después su ruta hacia el Ecuador.

El record del mundo, de las diez millas.

El corredor inglés Eldridge ha batiendo el record del mundo de las 10 millas, cubriendo la distancia de 16 kilómetros 0,90, con salida forzada, en cuatro minutos cincuenta y seis segundos, con velocidad media de 195 kilómetros, 444 por hora.

El nuevo reglamento internacional de records.

Han sido aprobados definitivamente por el Automóvil Club de Francia el proyecto de reglamento que ha de regir para los records y mediciones de pista en lo sucesivo.

Pruebas de regularidad valenciana.

Llegan a nosotros noticias de que se está gestionando la constitución de una comisión que organice una prueba automovilística de regularidad para coches de menos de 1.100 c. c.

El gran premio para 1926.

El Real Automóvil Club de España ha acordado, en reciente reunión, organizar él mismo el Gran Premio de Europa de 1926, aceptando la colaboración ofrecida por el A. C. de Guipúzcoa.

MOTOCICLISMO

Las doce horas para este año.

Se ha confirmado que la carrera internacional de las Doce Horas tendrá lugar el día 27 de junio, conforme se tenía solicitado de la Federación de Clubs Motociclistas internacionales.

Con este motivo, el Moto Club de España ha empezado los trabajos preliminares, y por el entusiasmo existente entre los motoristas españoles, promete ser este año un verdadero acontecimiento.

El Congreso Internacional.

El Congreso de la Federación Internacional de clubs motociclistas se ha celebrado en los pasados días, asistiendo representantes de 15 naciones, entre las que figuró España.

Se ha establecido el calendario internacional, figurando en él estas pruebas.

19 de abril, Gran Premio de Marsella; 26 de abril, Gran Premio de «cycle-cars» de Italia.

3 de mayo, «records» en Arpajon; 17 de mayo, Gran Premio de Lyon; 24 de mayo, Gran Premio de Alemania; 31 de mayo, Gran Premio de Suiza.

15 y 19 de junio, Tourist Trophy, de Inglaterra; 18 y 21 de junio, reunión de Fahoe, Dinamarca; 27 de junio, Doce Horas de Madrid.

27 de julio, Gran Premio de Austria.

17 al 22 de agosto, Seis Días Internacionales, de Inglaterra.

6 de septiembre, Gran Premio de la F. I. C. M., en Monza (Italia).

Francia y Bélgica han solicitado la misma fecha (16 de julio) para sus Grandes Premios; la decisión se dará en otra sesión.

COMERCIALES

El desarrollo del automóvil.

El desarrollo del automóvil ha demostrado una cosa muy importante, desde el punto de vista comercial. Cada automóvil vendido establece la oportunidad para vender otro. Muchas personas que ahora usan automóviles

lujosos y caros se dieron por primera vez cuenta de la utilidad y evidente conveniencia del transporte motorizado sirviéndose al principio de vehículos baratos.

Para estudiar el mercado local de cualquier país, lo primero que ha de hacerse es obtener cifras exactas del número de automóviles de cada categoría de precio que hay en uso en la localidad. Con esta información como base, el comerciante puede entonces analizar sus ventas individuales, comparar los porcentajes de cada clase o categoría de precio, y obtener idea bien aproximada de la tendencia predominante en su localidad.

Producción durante el año 1924.

Por el momento se calcula que la producción total de vehículos automóviles durante 1924 llegará alrededor de 3.600.000. Aunque las cifras totales oficiales serán algunos millares más o menos, el total que indicamos aquí es suficientemente aproximado para mostrar que la producción del presente año casi igualó a la enorme del año pasado.

Las ventas en la mayor parte de los países fueron más numerosas e importantes que en todo otro año anterior. Y en vista de los favorables informes actuales, prometen proseguir en grado progresivo durante 1925.

Las Ordenanzas de Aduanas.

El Consejo Superior de Cámaras de Comercio ha solicitado que las nuevas ordenanzas de Aduanas no se consideren definitivamente en vigor, sino después de un plazo prudencial de tres meses, por ejemplo, durante el cual, Comisiones integradas en cada Aduana por un funcionario pericial, un vocal de la respectiva Cámara de Comercio y un agente de Aduanas, informen al Centro directivo acerca de las cuestiones a que dé lugar o de las dudas que sugiera la aplicación del nuevo texto de las Ordenanzas, para que, re-

cogiéndose los resultados de tal información, se declare definitivo el aludido texto, con las modificaciones que sean pertinentes; procedimiento que resultará beneficioso para los intereses generales del comercio, sin reñir en modo alguno con los del Estado, al cual ningún perjuicio puede sobrevenir de que el régimen aduanero alcance toda la perfección posible.

Un arreglo arancelario con Bélgica.

«Ha quedado convenido entre el Gobierno de Su Majestad y el de Bélgica que, no obstante terminar el día 10 de este mes el «modus vivendi» comercial entre los dos países, éstos se aplicarán recíprocamente, a partir del día 11 del corriente, el régimen arancelario actual sobre las mercancías expedidas de cualquiera de ellos al otro antes de la fecha del referido día 11, a condición de que las declaraciones de Aduanas correspondientes vayan acompañadas de un certificado visado por los respectivos cónsules, en el que se acredite la fecha de salida de las mercancías.»

El Salón del Automóvil de Bruselas.

El día 17 del pasado se clausuró la Exposición de Automóviles de Bruselas que, por las materias y novedades presentadas, ha superado a la de años anteriores.

Fueron ocupados 228 stands, lo que indica la importancia del Salón; de ellos 95 fueron dedicados a coches, siendo la mayoría, americanos y franceses.

El Salón del Automóvil de Berlín.

En este salón, cerrado días pasados, no se han visto este año las novedades que todo el mundo esperaba encontrar. No obstante, la industria alemana ha presentado en el salón algunas producciones interesantes de su industria automovilista, sobresaliendo las importantes casas Mercedes y Benz.

Como en todas las Exposiciones celebradas este año en Europa, han predominado los coches pequeños.

Reglamento de transportes.

Por Real decreto de 11 de diciembre ha sido aprobado el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes, siendo, en lo sucesivo, según dicho Reglamento, las Juntas centrales y provinciales, creadas por Real decreto de 4 de julio, las encargadas de las concesiones y servicios de Transportes en vehículos de tracción mecánica.

Desde enero a septiembre, inclusive, América ha exportado a España 3.841 automóviles, 459 camiones, 6.418 cubiertas, 1.803 llantas macizas y 5.529 cámaras de aire.

Importe total en pesetas de los aceites para motores Diesel y lubricantes, importados en España, durante los seis primeros meses del año 1924.

Aceites para motores Diesel: 49.910, q. m., a 38 pesetas los 1.000 kilogramos.

Lubricantes: 111.311, q. m., a 94 pesetas los 1.000 kilogramos.

Total pesetas, 200.121.234.

Cambio de representación.

D. Mariano Sancho se ha hecho cargo de la representación para Madrid de los automóviles Mathis y la casa Packard de las importantes marcas americanas Hudson y Essex.

CORRESPONSALES DE "MADRID AUTOMOVIL,"

En Barcelona, D. José Sánchez Malo Banco de España.

En Valencia, D. Marcelo Antón, Oficinas de Estadística.

En Alicante, D. Antonio Ferrari.

A donde pueden dirigirse para anuncios y suscripciones en esta revista.

**ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO
POR LA CENSURA MILITAR.**

Imp. de C. Vallinas.-Luisa Fernanda, 5. Madrid. Telf. 15-48 J.

REPRESENTANTES DE AUTOMÓVILES EN MADRID

MARCA	REPRESENTANTE	DOMICILIO
Alfa Romeo.....	G. Fabiá.....	Serrano, 20
Amilcar.....	Juan Mauvais.....	Idem, 8
Avions Voisin.....	Antonio Hurtado.....	Goya, 32
Ballot.....	Tomás Modet.....	Velázquez, 28
Berna.....	Gonzalo R. Peñalver.....	Génova, 11
Benz.....	Enrique Traumann.....	A. de los Ríos, 12
Berliet.....	Automóvil Salón.....	Alcalá, 81
Bianchi.....	José Di Malta.....	Serrano, 88
Bugatti.....	Automóvil Salón.....	Alcalá, 81
Buick.....	F. S. Abadal.....	Idem, 62
Buire La.....	I. de Gregorio.....	General Pardiñas, 15
B. N. C.....	P. del Arco y Compañía.....	Valverde, 36
Cadillac.....	J. M. Nahon.....	Castellana, 6
Citroen.....	Autos Citroen.....	A. Pi y Margall, 12
Cleveland.....	Mariano Sancho.....	Martínez Campos, 9
Chandler.....	Idem.....	Idem, 9
Chenard Walker.....	Julián Olave.....	Lagasca, 25
Chevrolet.....	Omnia Motor (S. A.).....	Claudio Coello, 6
Daimler.....	A. Ruiz de Velasco.....	Serrano, 58
De Dion Bouton.....	S. A. E. De Dion Bouton.....	Paseo de Recoletos, 16
Delahaye.....	Antonio Jaén.....	Gran Vía, 22
Delaunay Belleville.....	Juan B. García Ocaña.....	Espartel, 6
D. F. P.....	P. del Arco y Compañía.....	Valverde, 36
Dodge.....	Auto-Tracción (S. A.).....	Martínez Campos, 49
Durant.....	J. M. Nahon.....	Castellana, 6
Essex.....	Autos Packard.....	Alcalá, 62
Farman.....	Julián Ruiz.....	Mayor, 7 y 9
Fiat.....	Fiat Hispania (S. A.).....	Gran Vía, 19
Ford.....	Agencia Raay.....	Mayor, 4
F. N.....	Casa Landaluce.....	M. del Riscal, 7
Gray.....	Fulton Taylor G.....	G. Quevedo, 5
Gobron.....	A. Moreno Sandoval.....	Lista, 30
Hispano Suiza.....	La Hispano Suiza.....	Gran Vía, 18
Hisparco.....	P. del Arco y Compañía.....	Valverde, 36
Hinstin.....	Antonio García.....	Pardiñas, 16
Hudson.....	Autos Packard.....	Alcalá, 62
Hupmobile.....	M. Sancho.....	Martínez Campos, 9
Lancia.....	Autos Landa.....	Serrano, 20
Landa.....	Ribed.....	Manuel Luna, 2
Latil.....	Mariano Sancho.....	P. Lealtad, 3
Mathis.....	Mercedes Española (S. A.).....	Martínez Campos, 9
Mercedes.....	Gonzalo R. Peñalver.....	Gran Vía, 25
Metallurgique.....	S. A. E. Automóviles Minerva.....	Génova, 11
Minerva.....	Automóvil Salón.....	Castelló, 41
Mitchell.....	Cayetado Viú.....	Alcalá, 81
N. G. A.....	Motocar (S. A.).....	Alberto Aguilera, 62
Oakland.....	J. M. Nahon.....	Paseo de Rosales, 6
Oldsmobile.....	Auto-Madrid (S. A.).....	Castellana, 6
Overland.....	Autos Packard.....	San Agustín, 2
Packard.....	Bellamar (S. A.).....	Alcalá, 62
Panhard Levassor.....	Gonzalo R. Peñalver.....	O' Donell, 17
Peugeot.....	S. A. E. de Automóviles Renault.....	Génova, 11
Renault.....	Hugo Kattwinkel.....	Plaza de Toros, 9
R. E. O.....	C. de Salamanca.....	Núñez de Balboa, 6
Rolls Royce.....	Bigas.....	Paseo de Recoletos, 14
Rocher Sneider.....	Alvaro Ureña.....	Serrano, 16
Salmson.....	Automóviles Saurer.....	Prim, 1
Saurer.....	Antonio Aguado.....	Ferraz, 44
S. C. A. P.....	Jaime Nadal.....	Toledo, 95
Steir.....	Automóvil Salón.....	D. León, 4 y 6
Stutz.....	Casa Landaluce.....	Alcalá, 81
Studebaker.....	José Di Malta.....	M. del Riscal, 7
Sumbean.....	José María Manresa.....	Serrano, 88
Talbot.....	Santos Morales.....	Zurbarán, 5
Vermorel.....	Auto-Madrid (S. A.).....	General Porlier, 33
Willys.....		San Agustín, 2

Al escribir a los anunciantes sírvase nombrar MADRID AUTOMOVIL