



REVISTA MENSUAL

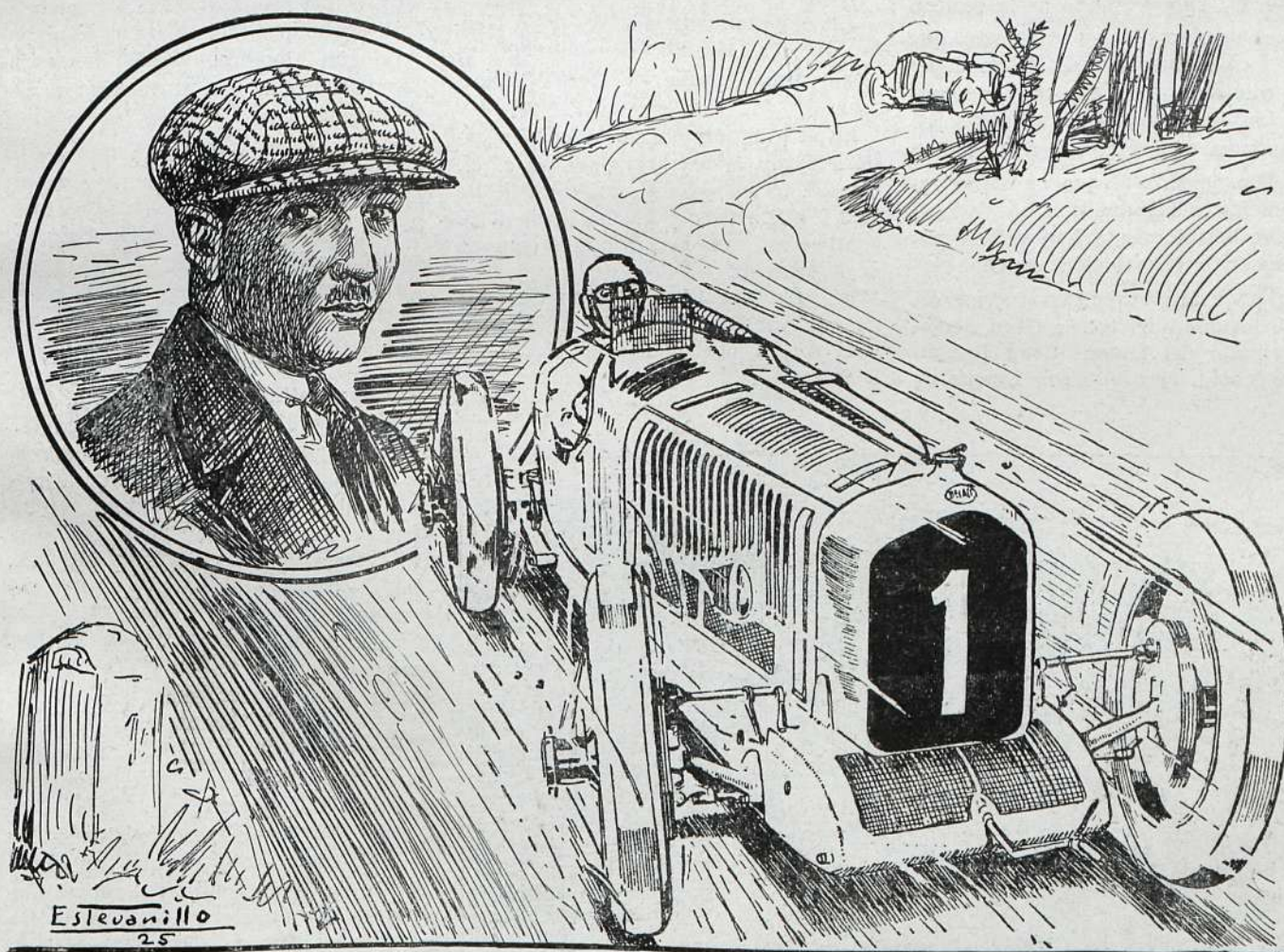
REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - 1.º

50 CTS.

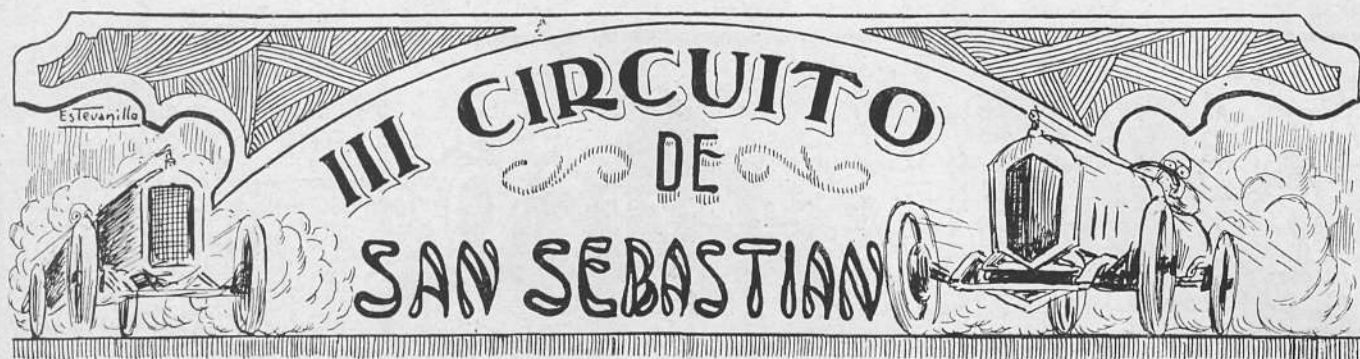
Director: M. MOZAS DEL CAMPO

III Circuito de San Sebastián

Divo, vencedor del Gran Premio de Velocidad



El Delage vencedor en plena marcha.—En el círculo, Divo, formidable corredor francés.



Por tercera vez se ha corrido en San Sebastián la Gran Semana Automovilista, organizada, como en años anteriores, por la prestigiosa entidad Real Automóvil Club de Guipúzcoa. La organización ha sido tan perfecta, que ha constituido un gran éxito para la indicada entidad, que puso todos sus entusiasmos para que la Gran Semana automovilista donostiarra, tan considerada en el extranjero, no desmereciera de las más famosas que se celebren y organicen. Labor grande es la realizada por los simpáticos y entusiastas que componen la Directiva del R. A. C. de G., organizadores de esta magna manifestación automovilista, merecedores del aplauso de los amantes del motor y de España entera, que no sabrá regateárselos a los que con un trabajo noble y desinteresado han sabido poner tan alto el pabellón español.

Los pequeños autociclos fueron este año los que iniciaron la Gran Semana, seguido del famoso Gran Premio de Velocidad, cerrando con broche de

oro el tercer circuito, la gran prueba de turismo.

El primer circuito de San Sebastián tuvo lugar en el año de 1924, y comprendía seis pruebas: Gran Carrera de motos, premio de sidecars, prueba de autociclos y los grandes premios de voiturettes, turismo y de San Sebastián.

En la gran carrera de motos venció Landa, que cubrió los 450 kilómetros de recorrido a la media horaria de 90 kilómetros.

En el premio de sidecars ganó Nauré, que hizo los 270 kilómetros de trayecto a una media de 73,800 kilómetros.

En el gran premio de autociclos ganó Palazón la categoría de 750 c. c., los 461.500 kilómetros, a una media de 76,350 kilómetros, y Bueno la de 1.100 centímetros cúbicos, a una media de 82 kilómetros.

El gran premio de voiturettes fue ganado por De L'Epée, los 587,895 kilómetros, a una media de 85,058 kilómetros.

El gran premio de turismo dió la victoria a Satrustegui, a una media de 86,667 kilómetros los 106,500 kilómetros; Martín, a una media de 91,368; Dubonnet, a una media de 91,650. Vencedores en las categorías primera, segunda y cuarta. En la tercera no se clasificó corredor alguno.

Dubonnet dió la vuelta más rápida en 9 m. y 26 s.

En el Gran Premio de San Sebastián ganó Guyot, los 443,750 kilómetros, a una media de 93,773 kilómetros.

El segundo circuito se corrió el pasado año. Comprendió sólo los grandes premios de motos, turismo y San Sebastián.

En motos ganó Marc, a una media de 87,020 kilómetros; Mateos, a una media de 84,055 kilómetros; Fuentes, a una media de 75,629 kilómetros, en las tres categorías.

En el gran premio de turismo, primera categoría, venció Leblanc, a una media de 82,600 kilómetros; Sailer, a una media de 80,650, en segunda categoría; Matthis, en 3 h., 41 m., 17 s. y 2/10 los 319,300 kilómetros, en tercera categoría; Laly, a una media de 84,130, en cuarta; Courcelles, a una media de 86,460, en la quinta, y Gartner, en sexta.

El Gran Premio de San Sebastián dió el triunfo a Seagavre, a una media de 103,190 kilómetros.

La vuelta más rápida la dió Constantini, en 9 m., 15 s. y 2/5.

EL CIRCUITO

El circuito mide 17.815 metros, y su trazado responde perfectamente a la topografía del país.

Su recorrido no permite obtener las fantásticas velocidades que se consiguen en otros circuitos. Las características del de Lasarte exigen de los conductores un máximo de pericia y serenidad que no precisarían en tan alto grado de tratarse de otros recorridos.

Su situación, en cambio, merece calificarse de privilegiada. Las tribunas están emplazadas a nueve kilómetros



Carreras de Autociclos.—Salida de los corredores.

de San Sebastián, y, como es sabido, la capital guipuzcoana dista sólo 20 kilómetros de la frontera.

Los cuatro primeros kilómetros de carretera marchan paralelos al río Oria, hasta llegar a Buzcardo, en donde se toma una recta, cuya longitud es aproximadamente de un kilómetro, y une la carretera de Andoain con la calle del mismo nombre, que queda a la derecha.

En dirección opuesta, o sea por la carretera de Hernani, se sigue hasta dicha villa (kilómetro undécimo), donde dejan los corredores a mano derecha la carretera a San Sebastián por Astigarraga, regresando a Lasarte por Loretoki y cruzando la línea del ferrocarril de Bilbao.

Las diversas modificaciones introducidas en el circuito para este año han tenido un coste de alrededor de un millón de pesetas.

El servicio de orden, aparte del prestado por los militares, que se mostraron incansables, estaba encomendado a unos 70 comisarios, distribuidos convenientemente por todo el circuito, y el servicio sanitario, muy bien instalado y servido en diferentes partes del recorrido.

El cuadro de *affichage* fué colocado frente a las tribunas. En el centro de las tribunas estaba instalada la tribuna regia.

Cronometraron la carrera los crono-

metradores oficiales del R. A. C. E., que con valor estoico vimos durante los días de carreras clavados en sus puestos, atentos sólo al tic-tac de sus cronómetros, y que con gran rapidez, apenas habían pasado los coches, y cuando los tiempos empleados aun no habían aparecido en los cuadros de *affichage*, ya nos comunicaban, por boca del incansable y formidable *speaker* Balanzategui, la velocidad media de la vuelta, la media en los dos kilómetros anteriores a las tribunas y los records establecidos.

Toda la Real familia dió con su presencia gran realce a esta gran manifestación deportiva.

El Gran premio de Autociclos.-Día 17

Dos horas antes de dar comienzo la carrera, la animación era extraordinaria en las tribunas y en los sitios más estratégicos del circuito. Media hora antes de dar principio a la prueba ya se encuentran casi todos los coches que habían de tomar parte en ella.

A las nueve y media en punto salió a recorrer el circuito el coche piloto, ocupado por el Príncipe de Asturias, el presidente del R. A. C., Sr. Rezola, y el Sr. San Gil, comisario general.

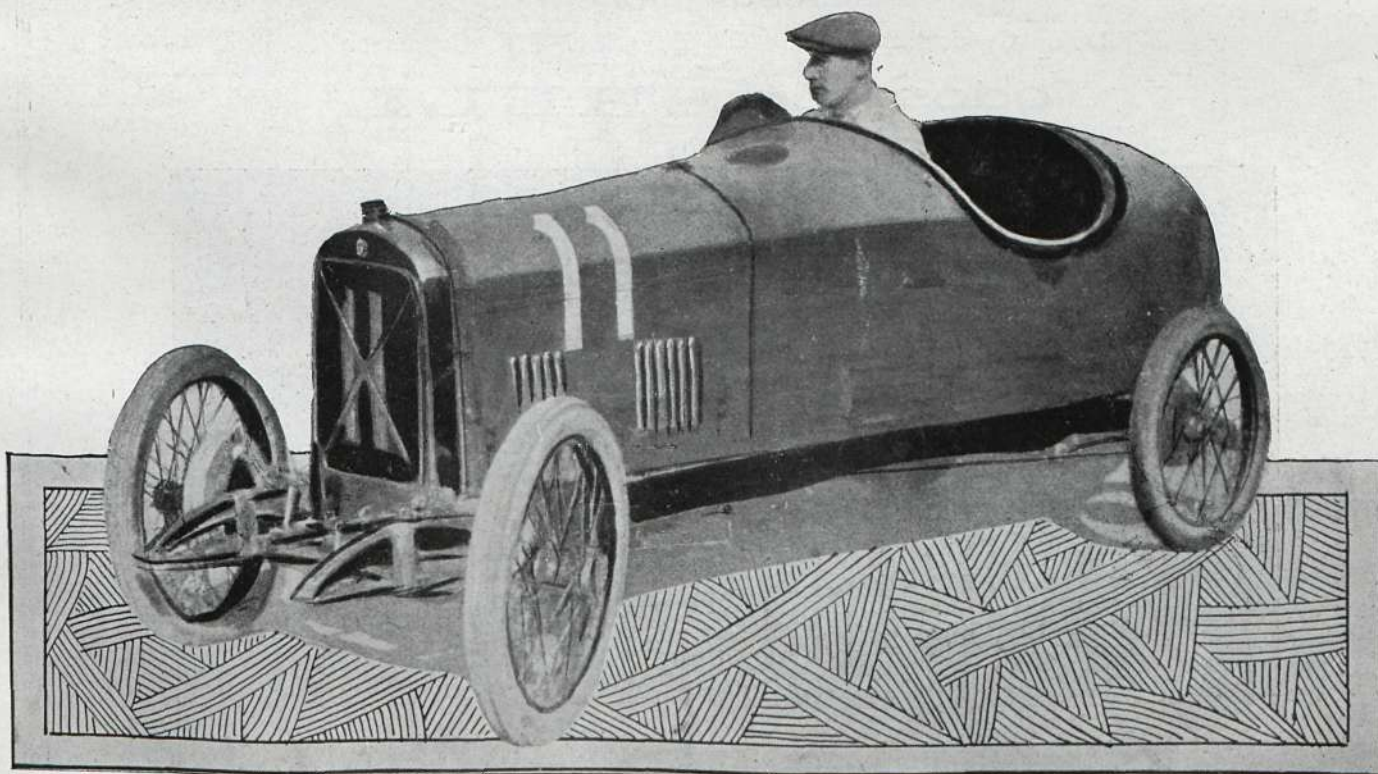
De los 21 coches inscritos para esta prueba sólo tomaron parte 16, que fue-

ron:

Senechal I, J. Paül.
S. A. R. A. I., Segovia.
Amílcar, Palacios.
Salmson I, Leblanc.
Hisparco I, Sierra.
A. S. I, Arteche.
S. A. R. A. II, Marandet.
Salmson II, Casse.
Hisparco II, Manchón.
A. S. II, Erice.
Hisparco III, Uribesalgo.
Hisparco IV, Fuentes.
F. O. D., Berthe.
F. O. D. I, Beneditti.
Austin, Zubiaga.
F. O. D. II, Negri.

Los retirados fueron los dos Chénard, el Amílcar, de Colmenares, y un F. O. D. La Casa Amílcar retiró su equipo, y Palacios corrió particularmente con un coche de esta marca.

A las diez en punto tomaron la salida los coches; a los pocos minutos anunciaron la presencia por las tribunas de Case, que con su Salmson se puso en cabeza, seguido de Leblanc. Estos pasaron frente a las tribunas a un gran tren. Detrás, algo distanciados, pasaron Palacios, Mirandet, Uribesalgo, Zubiaga y Manchón; en esta primera vuelta Case y Leblanc alcanzaron una velocidad media de 104 kilómetros a la hora. En la segunda vuelta, Oscar y Case siguieron marchando unidos, siguiéndoles el Amílcar de Pa-



Case, vencedor con Salmson del Gran Premio de Autociclos.

EXITOS DE LA

“SHELL”

CIRCUITO DE LASARTE

Primera Carrera

AUTOCICLOS

17 septiembre 1925

Recorrido, 531 kilómetros

Categoría B.—(Hasta 1.100 cts. de cubicación total).

1.º SALMSON.	Conductor CASSE	En 5 h. 36 m. 10 s.
2.º Hisparco.	» Uribesalgo	En 6 h. 5 m. 39 s. 2 10.
3.º S. a. r. a.	» Marandet	En 6 h. 6 m. 57 s. 4 10.
4.º Hisparco.	» Fuentes	En 6 h. 51 m. 35 s. 1 5.

Categoría A.—(Hasta 750 cts. de cubicación total).

1.º AUSTIN	Conductor ZUBIAGA	En 6 h. 48 m. 43 s. 1 5.
------------	-------------------	--------------------------

Segunda Carrera

GRAN PREMIO VELOCIDAD

19 septiembre 1925

Recorrido 708 kilómetros

1.º DELAGE	Conductor DIVO	En 5 h. 45 m. 1 s. 16 10
2.º Delage	» Benoist	En 5 h. 55 m. 43 s.
3.º Delage	» Thomas	En 5 h. 56 m. 26 s. 1 5
4.º Bugatti	» P. de Vizcaya	En 6 h. 1 m. 45 s.
5.º Bugatti	» F. de Vizcaya	En 6 h. 18 m. 39 s. 4 10

Tercera Carrera

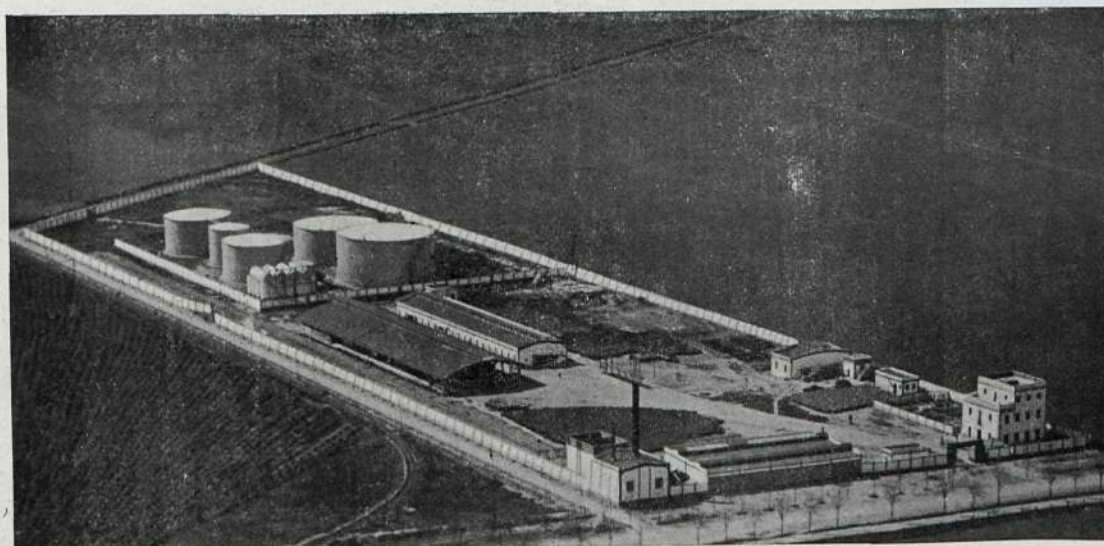
TURISMO

20 septiembre 1925

Clasificación general

1.º BALLOT.	Conductor BUCK	2.º BUGATTI.	Conductor SABIPA
-------------	----------------	--------------	------------------

Todos con SHELL



Instalación de Sevilla.

lacios, seguido del resto de los participantes. En la vuelta tercera, Case dió la vuelta más rápida a 105 kilómetros la media.

En estas tres primeras vueltas los dos Salmson emplearon 31 m. y 18 s. Oscar adelantó a Case, yendo a una velocidad fantástica, logrando arrebatarse a éste el record de la vuelta, a una velocidad de 106,500 kilómetros por hora. Poco disfrutó Oscar el primer puesto, pues al poco tiempo Case se puso en cabeza. Oscar va en segundo lugar hasta la vuelta duodécima, en que volcó. Con la retirada del Salmson de Oscar, por accidente, perdió en interés la carrera.

Después de lo ocurrido a Leblanc sigue delante Zubillaga en serie.

En la vigésima vuelta Fuentes llega a la tribuna del Jurado sin neumático y con una rueda deteriorada. A partir de este momento la carrera es pródiga en incidentes de todas clases, afortunadamente sin importancia; pero que revelan la dureza de la competición, debida más que al circuito, que ya es bastante conocido, a la clase y calidad de los concurrentes.

A la vuelta 22 Palacios le sigue a Case, aunque éste le lleva una gran ventaja. Después, Uribesalgo, Marandet y otros.

Se retiró Segovia por accidente. Uribesalgo aprovisionó a la vuelta 24. Este momento lo aprovecha Marandet para pasarle. Erice retirase por rotura del tubo de gasolina.

Ya en las postrimerías de la competición quedaron pocos corredores. Case, en cabeza, se consideró vencedor.

Al fin, como era de esperar, Case terminó el circuito. Su llegada a la tribuna fué premiada con una imponente ovación, siendo felicitado por el Príncipe de Asturias.

La clasificación general de las 30 vueltas que comprendían la prueba fué la siguiente:

- 1.º Case (Salmson), en 5 h., 36 m. y 10 s.
- 2.º Uribesalgo (Hisparco), en 6 h., 5 m. y 39 s.
- 3.º Marandet (S. A. R. A.), en 6 h., 6 m. y 57 s.
- 4.º Zubiaga (Austin), en 6 h., 48 m. y 53 s.
- 5.º Fuentes (Hisparco), en 6 h., 51 m. y 53 s.
- 6.º Arteché (A. S.), en 7 h., 22 m. y 47 s.
- 7.º Berthe (Sénéchal), en 7 h., 36 m. y 12 s.

Gran premio de Velocidad.—Día 19

La prueba que más interés ofrecía fué la corrida el día 19, denominada Gran Premio de Velocidad, acudiendo un numerosísimo público.

Esta carrera despertó un enorme interés, y para presenciarla llegaron infinidad de aficionados de toda la Península.

Esta famosa prueba ha servido para poner a la vista del mundo entero cuánto vale y cómo merece España colocarse junto a las naciones que más alardean de llevar a cabo cualquier empresa con la más completa perfección. Su resultado, tan satisfactorio en todos los órdenes, es un gran timbre de gloria para sus organizadores, para San Sebastián y para España.

Cerró el circuito el Rey, y a las nueve en punto comienza la prueba tomando parte los coches siguientes:

- Delage I (Divo).
- Graf-S. P. (Graf).
- Sunbeam (Massetti).
- Eldridge Special (Eldridge).
- Bugatti I (Constantini).

- Delage II (Benoist).
- Bugatti II (Goux).
- Delage III (Torchy).
- Bugatti III (P. de Vizcaya).
- Delage IV (Thomas).
- Bugatti IV (F. de Vizcaya).
- Bugatti VI (Fauchet).
- Bugatti VII (Lehoux).

En la primera vuelta pasó en cabeza por las tribunas el Delage de Divo; detrás, y a poca distancia, Constantini, con Bugatti. El corredor Goux aprovisiona. En la primera vuelta se invirtieron 8 m., 49 s., a una velocidad media de 120,430 kilómetros.

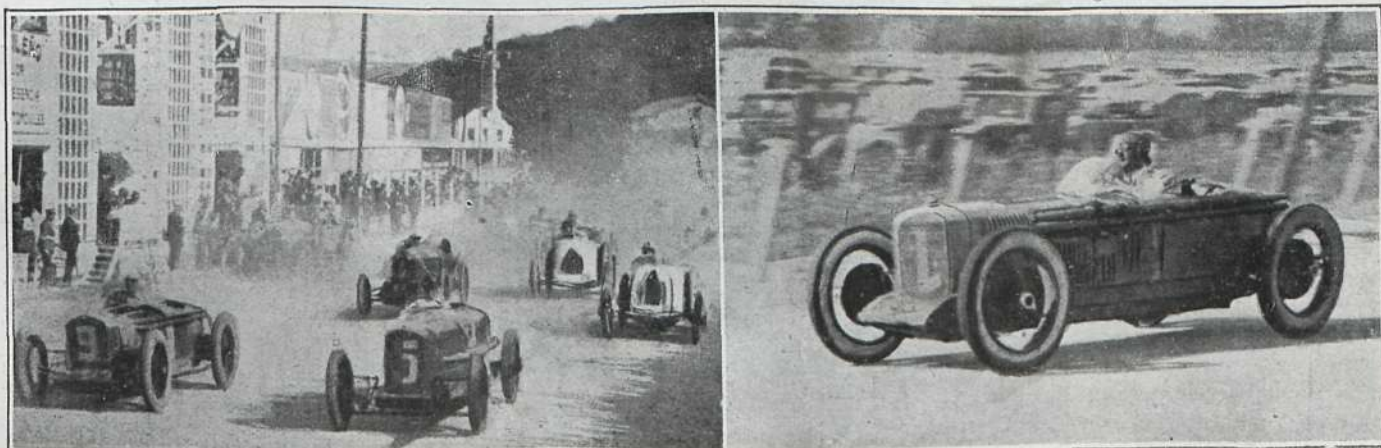
En la segunda vuelta no hay variación, y en la tercera siguen a la cabeza Divo, Massetti y Benoist, y un poco distanciado, Thomas, y después, Constantini y Torchy, seguidos de cerca por los hermanos Vizcaya. Se anuncia en este momento la retirada de Eldridge, por avería. Antes de terminar esta vuelta Benoist pasa a Massetti.

En la cuarta vuelta siguen conservando sus primeros puestos Divo y Benoist, sin que se altere el orden hasta la vuelta núm. 13. En esta vuelta invierte Benoist 8 m., 17 s. 2/5, o sea a la velocidad media de 128 kilómetros.

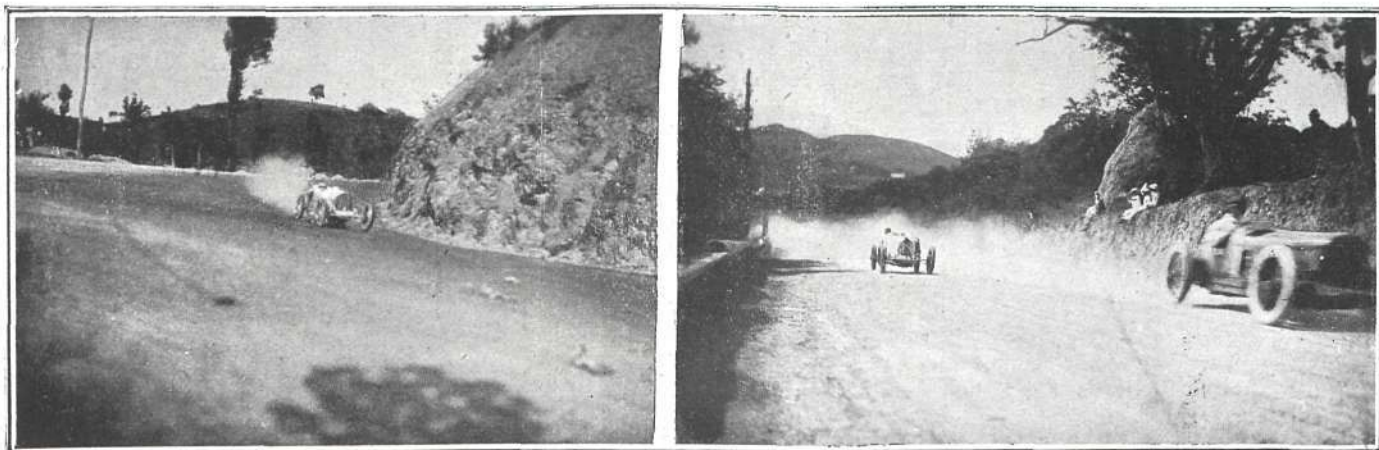
En la vuelta 17 se sostienen a la cabeza Divo y Benoist, seguidos de P. Vizcaya y F. Vizcaya.

En la vuelta 19 no hay modificación esencial. Divo y Benoist se detienen para aprovisionarse, y el último para cambiar una de las ruedas traseras del coche. Por esta razón Thomas se adelanta, y Divo se queda en el aprovisionamiento, y lo reemplaza en el volante Morel, el cual no consigue poner el coche en marcha rápidamente.

El altavoz anuncia que Torchy ha fallecido. El infortunado piloto del Delage se despistó al intentar pasar a Massetti, que iba a una velocidad de más de 120 kilómetros por hora, cho-



Carrera de Velocidad.—Salida de los participantes.—Divo en plena carrera.



El «Bugatti» de Fernando de Vizcaya en un peligroso viraje.

Divo con Delage y Lehoux con «Bugatti» en un momento de la prueba.

cando contra un árbol, que derribó, quedando el corredor con la cabeza horriblemente destrozada.

En esta vuelta Benoist va a la cabeza, y a unos cien metros detrás, Morel. Siguen Thomas, Masselli, P. Vizcaya, F. Vizcaya y Lehoux.

De la vuelta 20 a la 30 no hay acontecimiento importante. Únicamente la retirada de Masselli en el kilómetro 32, por rotura de dos tuercas de la dirección.

La lucha sigue empeñada en los dos primeros puestos, porque Morel no se deja ganar el terreno por Benoist.

En la vuelta 27 Constantini batió el record de todas las vueltas del actual y del pasado circuito, desarrollando una velocidad de 131,148 kilómetros. Constantini se supera aún más en la vuelta 28, en la que hace una velocidad de 137 kilómetros.

La ovación que se tributa al enorme corredor de la Casa Bugatti es grandiosa, más teniendo en cuenta que su actuación es de las que más han entusiasmado al numeroso público de las tribunas.

En la vuelta 29 Morel cede el volante a Divo.

En la vuelta 30 Benoist se detiene para aprovisionarse, y Divo se pone a la cabeza. En esta vuelta el coche de Constantini sufre una avería que le obliga a retirarse de la carrera. En el accidente no sufrió daño alguno.

Esta retirada quitó ya interés a la carrera, pues Constantini hasta ese momento dió la nota más emocionante de la carrera y demostró cumplidamente su gran maestría como conductor.

Los pocos corredores que quedan en la última vuelta dieron ésta, terminando primero Divo; después, Benoist, y por este orden Thomas, Pedro de Viz-



Constantini que, con Bugatti, batió el record de la vuelta más rápida en la carrera de velocidad

caya, Fernando de Vizcaya, Goux y Lehoux.

La clasificación general dió los siguientes resultados:

1.º Divo (Delage), que cubrió los 708 kilómetros del recorrido en 5 h., 45 m., a una velocidad media de 123,149 kilómetros por hora.

2.º Benoist (Delage), en 5 h., 50 m. 14 s., a una velocidad media de 119,249 kilómetros por hora.

3.º Thomas (Delage), en 5 h., 56 m., 26 s., a una velocidad media de 118,230 kilómetros por hora.

4.º Pedro de Vizcaya, en 6 h., 1 m., 45 s., a una velocidad media de 117 kilómetros por hora.

5.º Fernando de Vizcaya (Bugatti).

6.º Goux (Bugatti).

7.º Lehoux (Bugatti).

El record de velocidad lo dió Constantini sobre Bugatti, a 133,184 kilómetros de media, tardando en la vuelta 7 m., 57 s.

Gran premio de Turismo.—Día 20

Con un tiempo espléndido favoreció esta interesante prueba. Duró desde las diez de la mañana a las diez de la noche. A presenciar la carrera acudió, como en días anteriores, un inmenso gentío. Al llegar la noche, el circuito presentaba un aspecto fantástico.

Tomaron parte 15 coches:

De la categoría superior a 3.001 c. c., Excelsior I (Tiel), Excelsior II (Dary), Jewet I (Ganga), Peugeot I (Boillot) y Peugeot II (Rigal).

De la categoría de 2.001 a 3.000 c. c. toman parte Aries (Lly), Lancia I (Landa), Lancia III (Belgia).

De la categoría de 1.501 a 2.000 c. c. corren Baillo (De Buck); O. M. I. (Ba-

llesteros), Delage (Marandel), O. M. II (Borer), O. M. III, (Damelí).

De la categoría de 1.001 a 1.500 c. c. toman parte Gras (Gras), Mercedes (Sailer) y Bugatti (Sabipa).

Se da la salida, y a la primera vuelta pasan por la tribuna Guyot, Duray, Rigal, O. M. II, Sailer, Ganga, Sabipa, Bergia y Devut.

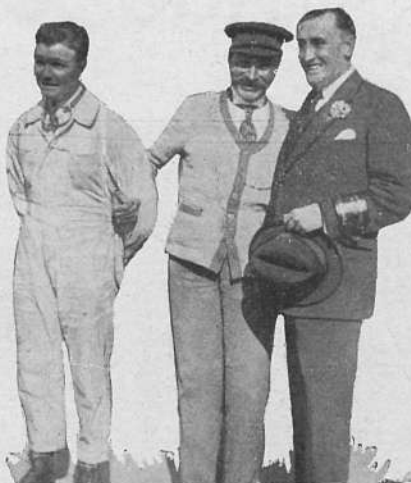
La velocidad mayor corresponde a Peugeot (Boillot), con una media de 99 kilómetros a la hora.

Ya se establece la lucha entre Peugeot y Excelsior, entre los dos grandes «ases» del volante, Boillot y Duray.

Boillot hace una media de 102,500 kilómetros a la hora, que mejora la siguiente, con 104,200.

Sigue en cabeza Peugeot, y en la vuelta 36 se ve privado de su mayor enemigo.

Duray tiene que abandonar por ave-



Divo después de ganar la carrera, con Mr. Delage y el Presidente del R. A. C. de G. Sr. Razola.

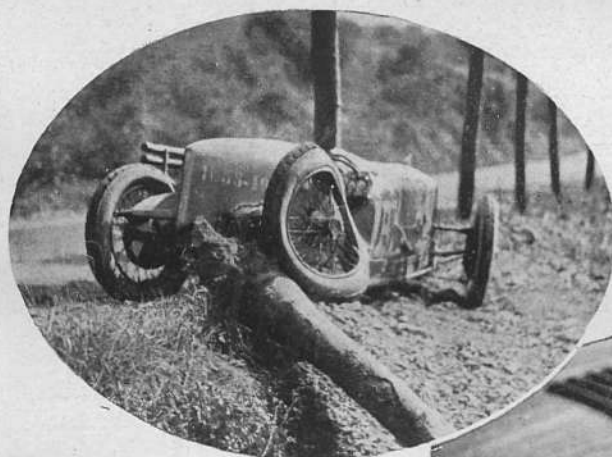
tas sólo se ha aprovisionado una vez de gasolina y ninguna de aceite, llevando recorridos en cinco horas 407 kilómetros, a una velocidad media de 83.

Clasificación General

- 1.º De Buck (Ballot), 67 vueltas, 1.185,900 kilómetros.
- 2.º Rigal (Peugeot), 65 vueltas, 1.150,900 kilómetros.
- 3.º N. Diels (Excelsior), 63 vueltas, 1.115,100 kilómetros.
- 4.º Danieli (O. M.), 62 vueltas, kilómetros 1.079,400.
- 5.º Minois (O. M.), 61 vueltas, kilómetros 1.079,700.
- 6.º Sabipa (Bugatti), 60 vueltas, kilómetros 1.062.

Clasificación por Categorías

Categoría grande (61 vueltas, 90 kilómetros de velocidad mínima reglamentaria):



Estado en que quedó el Delage de Torchy, después del accidente en que encontró la muerte este corredor.

rias del motor. Fué una lástima el accidente.

La clasificación en la vuelta 40 fué:
Categoría primera.—Peugeot (Boillot), con 102,900 kilómetros de media; Peugeot (Rigal), con 103,300; Excelsior, con 95,800.

Categoría segunda.—No se clasifica.

Categoría tercera.—Boillot, con una media de 99,700.

Categoría cuarta.—Bugatti, con kilómetros 89,800.

A la vuelta 50 una exclamación acogió la noticia de que Boillot ha abandonado por averías.

Nos enteramos de que al dar la cuarta vuelta sufrió un fuerte golpe, y así continuó corriendo hasta que, ya resentido, no pudo aguantar más.

Y vuelve a resurgir el interés.

Bugatti está haciendo una estupen-

da marcha, y va decidido por el primer lugar de la clasificación general. Pasa veloz ante nuestra vista, y por momentos se le ve ganar el terreno.

A las nueve termina sus vueltas reglamentarias el gran Bugatti y continúa.

El Mercedes vuelca en la vuelta 55, resultando ileso el conductor.

Vuelcan también Foresti, que sufre lesiones en un brazo, y Jewet, sin consecuencias.

Quedan clasificados en la 50 vuelta: Boillo, en 8 h., 53 m., 58 s.; Peugeot, 8 h., 51 m., 46 s.; Excelsior y O. M.

El Jewett, conducido por Ganga, es ovacionado por su estupenda regularidad a su paso por las tribunas. Marcha a fantástica velocidad, sin que a su paso se oiga apenas el motor.

Durante sus veintitrés primeras vuel-

1.º Rigal (Peugeot), 65 vueltas.

2.º Diels (Excelsior), 63 vueltas.

Categoría 2.001 a 3.000 c. c. (59 vueltas, 88 kilómetros de promedio mínimo):

1.º E. Landa (Lancia), 58 vueltas.

2.º Bergia (Lancia), 57 vueltas.

Categoría 1.501 a 2.000 c. c. (57 vueltas, 85 kilómetros de promedio mínimo):

1.º De Buck (Ballot), 67 vueltas.

2.º Danieli (O. M.), 62 vueltas.

3.º Minola (O. M.), 61 vueltas.

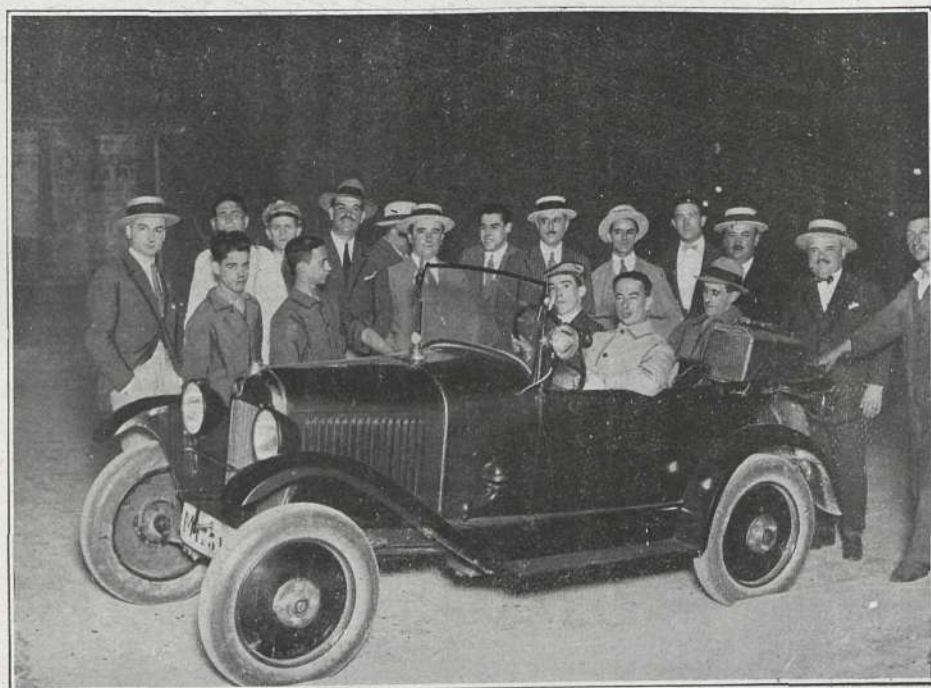
Categoría de 1.001 a 1.500 c. c. (54 vueltas, 80 kilómetros de promedio mínimo).

1.º Sapiba (Bugatti), 60 vueltas.

En nuestro próximo número haremos con gran detenimiento los comentarios que nos ha sugerido el finido

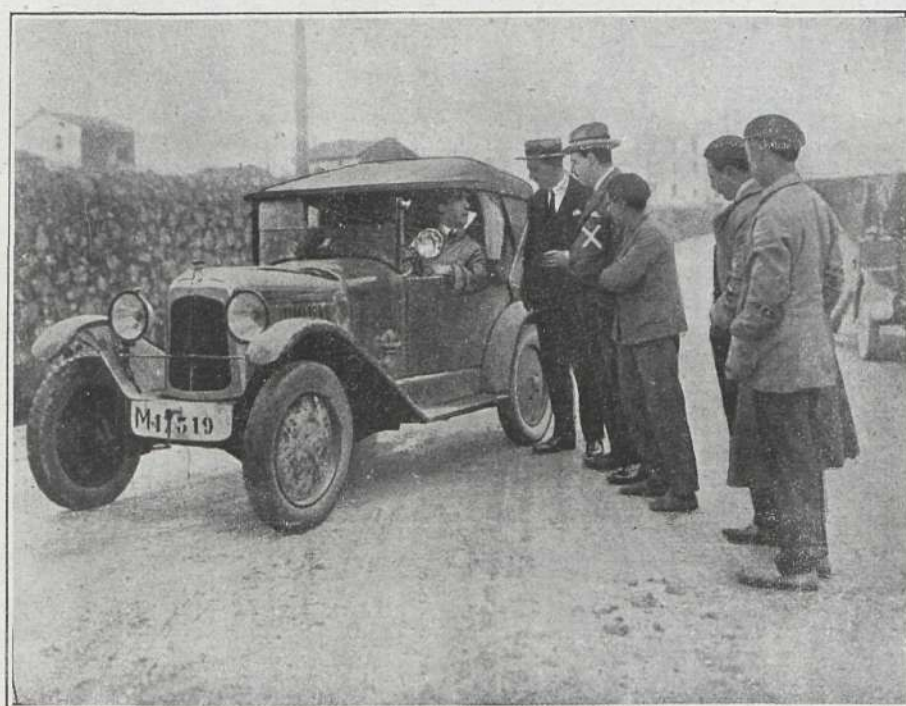
Pasa a la página 138.

CINCO CABALLOS DAN LA VUELTA A ESPAÑA



D. Pedro R. de Torres acompañado del Comisario oficial del R. A. C. de España D. Adolfo Cano y un mecánico, preparados para salir de Madrid.

No queremos sorprender la buena fe del lector, y le diremos inmediatamente que esa vuelta a España de 4.300 kilómetros recorridos en siete días y medio, durmiendo cada noche en un hotel tranquilamente, la ha efectuado un coche 5 HP. Citroën.

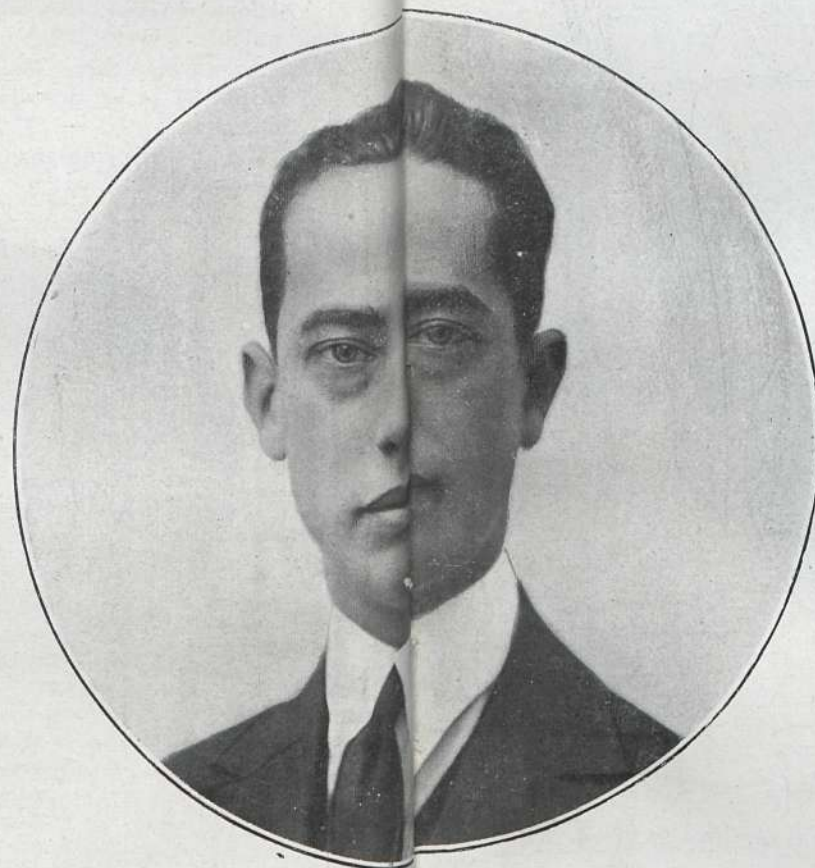


... A su paso por Santander, son saludados por el secretario del Real Automóvil Club Montañés de aquella población.

Hace unos meses, el mismo conductor, D. Pedro Rodríguez de Torres, delegado comercial de la Sociedad Española de Automóviles Citroën, S. A., hizo un estupendo raid San Sebastián-Madrid en 17 horas 42 minutos, en un solo día. Personas de toda rectitud como fué improvisada y no contaban con comentarios.

Esta vez el Sr. R. de Torres solicitó la presencia de un comisario oficial, siendo designado para ello don Adolfo Cano, distinguido oficial del ejército, que tuvo a bien ocupar uno de los tres asientos del 5 HP. Citroën que ocupaba un mecánico.

Durante los siete días y medio, las fases de esta vuelta a España, en las etapas han sido las siguientes: Madrid-Barcelona, Barcelona-Játiva, Játiva-Granada, Granada-Trujillo, Trujillo-Verín, Verín-Avilés, Avilés-San Sebastián, San Sebastián-Madrid.



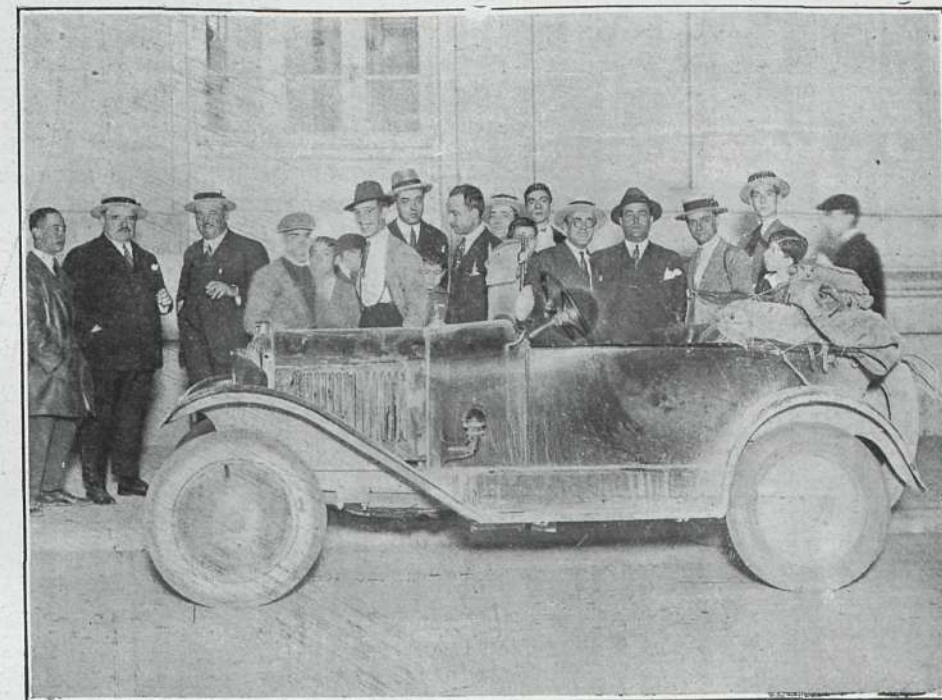
D. Pedro Rodríguez Torres, Delegado Comercial de la Sociedad Española de Automóviles CITROEN.

Como fácilmente puede comprobarse el recorrido total es de 4.297 kilómetros. Los únicos accidentes del coche en todo este recorrido fueron dos pinchazos en carretera y uno en pleno San Sebastián. La índole de las carreteras recorridas, sobre las de Levante, que son impracticables.

El coche, precintado desde su llegada a Madrid por el Real Automóvil Club de España, con objeto de que pueda ser expuesto al público según llegó, está en la Exposición Citroën (Avenida de Margall, 12), y luego será reconocida por la Comisión del R. A. C. E., con el fin de que se compruebe el estado de todos los órganos, que se hallan intactos.

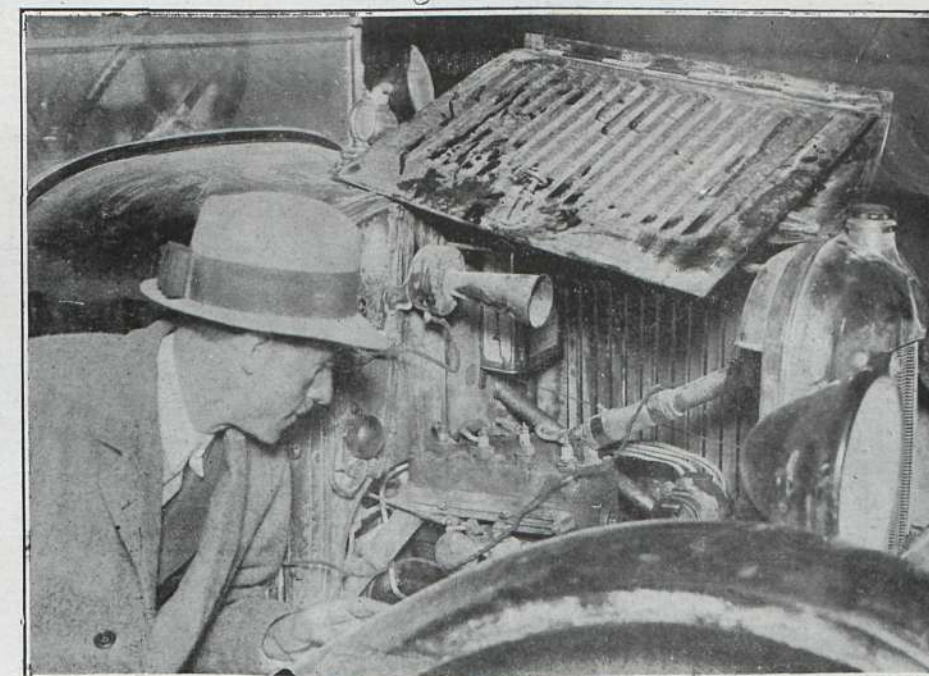
Los «inteligentes» que dicen que el Citroën 5 HP. es un cochecito «muy mono para población» tienen ahora una excelente ocasión de comprobar que es un coche excelente para población, como «bueno para población» en Madrid como «bueno para población» en las provincias, por malos caminos y no muy buenas carreteras.

Recorrieron 4.297 kilómetros con tres personas, alcanzando además velocidades medias entre 38 y 55 kilómetros por hora en un recorrido de 110 horas, 11 minutos.



El Automóvil CITROEN, a su regreso a Madrid.

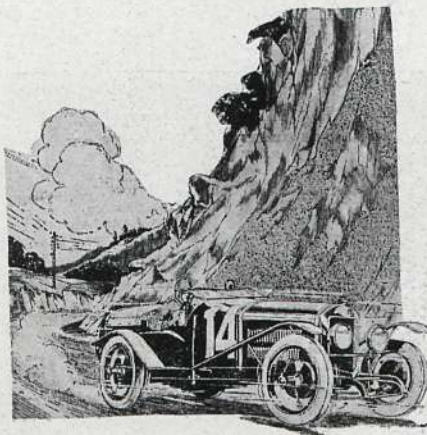
El coche absoluto y rigurosamente de serie, sin superculata ni órgano alguno suplementario, no es cosa que esté al alcance de muchos coches de «más caballos» que el 5 HP. Citroën. Esto lo reconocerán... incluso los aludidos «inteligentes». El Sr. R. de Torres, en su última etapa San Sebastián-Madrid (por Pamplona, Logroño y Soria), quiso demostrar al Sr. Cano el perfecto estado de su Citroën, alcanzando en esta etapa una velocidad media de más de 51 kilómetros por hora, después de llevar recorridos 4.000 kilómetros, dando con ello fin a esta proeza automovilística.



D. Adolfo Cano, Comisario oficial del R. A. C. de España precintando el motor.

Continuación de la página 135.

Tercer Gran Premio de San Sebastián, concretándonos hoy a dar a nuestros lectores una sucinta nota detallada de las tres carreras que tanto éxito han tenido. No obstante, y para terminar, adelantaremos muy a la ligera y como impresión final lo más importante que en la gran semana sobresalió. La organización, como anteriormente decimos, inmejorable por todos estilos. Las pruebas fueron tan del agrado del público, que en ningún momento decayó su interés. De los coches participantes, en la de autociclos sobresalió Salmson, la marca vencedora de los tres circuitos hasta ahora corridos en San Sebastián; los S. A. R. A., Austin, Amfear, etc.; en la de velocidad,



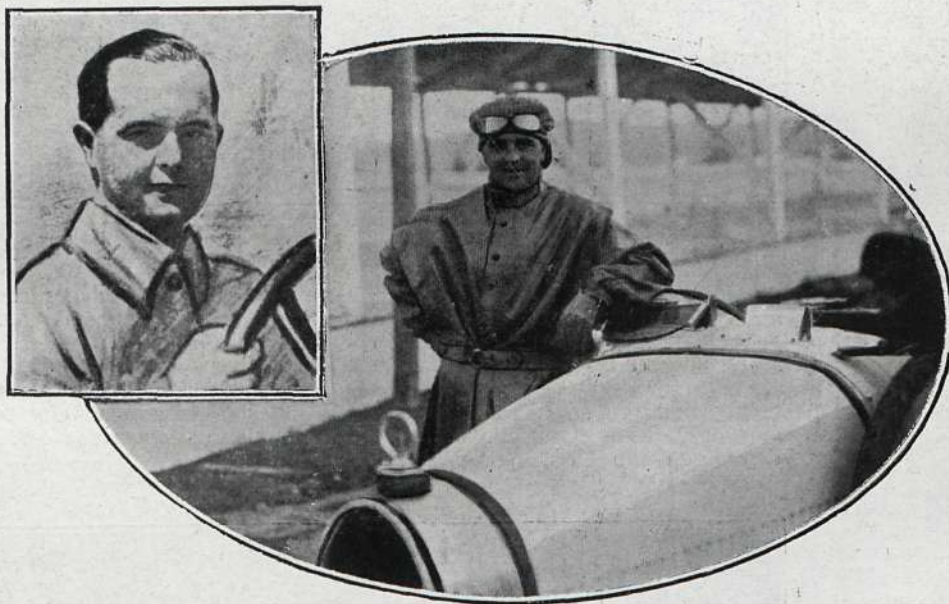
El Ballot, conducido por Buck, ganador del Gran Premio de Turismo.

los Delages y los Bugattis; éstos tan ovacionados durante toda la carrera; el Sunbeam, etc., y en la de Turismo, los Peugeot, el Ballot, vencedor; el Mercedes, el Jewest, único de turismo verdad; los Excelsior y el Bugatti, presentado por Sabipa, que sin conocer el circuito se lanzó en pos del triunfo, que sin gran trabajo consiguió, clasificándose el primero de su categoría y corriendo las doce horas completamente solo. El éxito conquistado fué grande, y desde los primeros momentos tuvo de su parte al público, que a cada vuelta le hacía objeto de grandes manifestaciones de entusiasmo.

El tiempo, espléndido.

M.

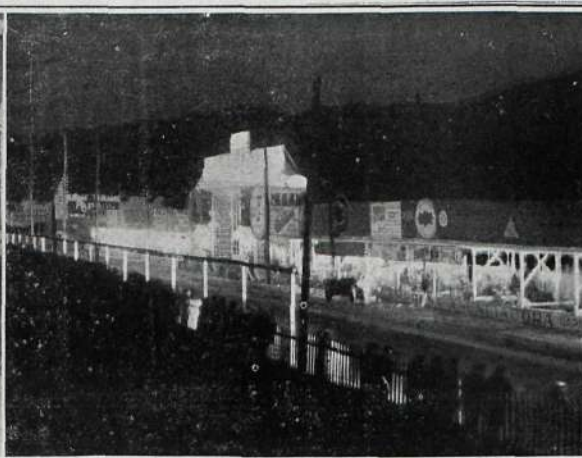
San Sebastián — Septiembre.



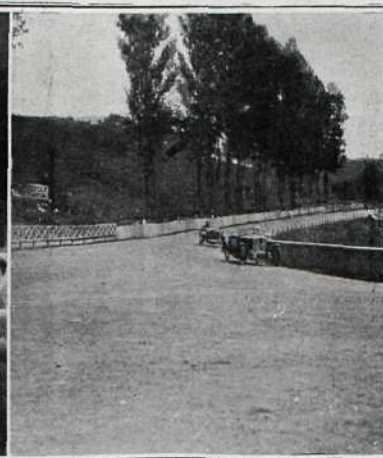
Los hermanos Pedro y Fernando de Vizcaya que, con Bugatti, realizaron una gran carrera en la prueba de Velocidad.



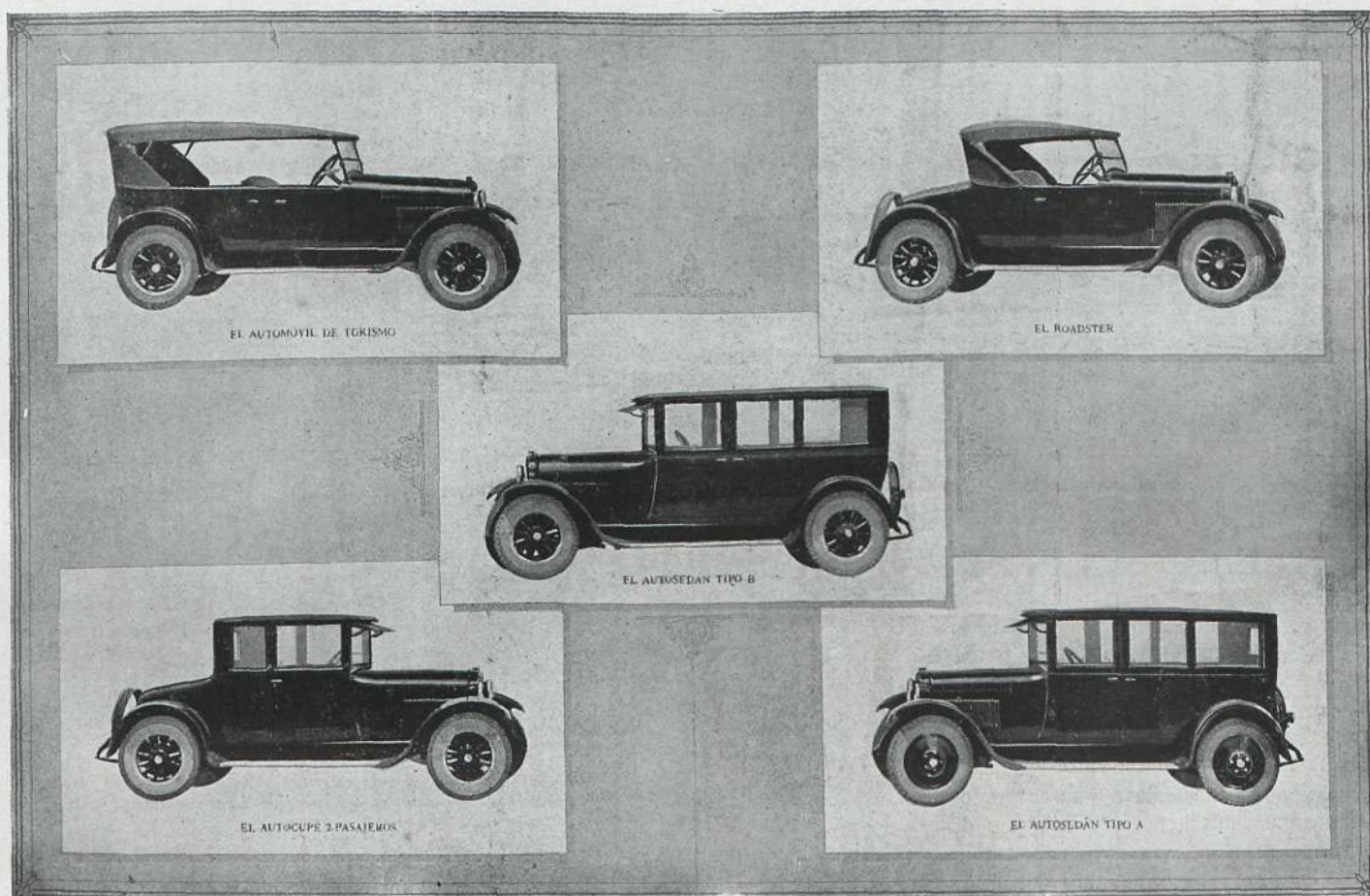
El «Peugeot» de Rigal antes de empezar la carrera.



Aspecto que de noche ofrecían las tribunas y el affichage.



Un momento de la prueba de Turismo.



Los Automóviles Dodge

Nuevamente ocupa nuestra portada la importante marca Dodge, cuyos automóviles, tan universalmente conocidos, poseen la confianza de los automovilistas de todos los países, ya que han ido mejorando continuamente a su alto grado de perfeccionamiento. Durante los diez años que la fábrica Dodge vie-

ne produciendo ha vendido el enorme total de automóviles de más de 1.250.000, demostrando con esto una muy definitiva preferencia en los mercados. El valor intrínseco de un automóvil Dodge es bien conocido entre cuantos desean obtener resultados máximos por la inversión mínima.

Como complemento a la portada que ilustra este número del automóvil Dodge, debida al ilustre dibujante Sainz

de Morales, damos varias fotografías de diferentes tipos de esta importante y popular marca americana. Como saben nuestros lectores, está representada en esta corte por la Casa Auto-Tracción S. A., establecida de muy antiguo en la calle del General Martínez Campos, 49, a cuyo frente, como director, se encuentra nuestro distinguido amigo D. José Ibarrola, persona tan competente en automovilismo.

Feria de Automóviles de ocasión

Las ferias de coches usados que en diversas provincias se han celebrado en estos últimos días, no han podido ser sus resultados más desastrosos, y preveemos para la que se celebre en el Hipódromo en la primera quincena de este mes un fracaso igual al que se han apuntado todas las capitales que llevan celebrados estos festejos, con la única excepción de Puente Censures, la primera de las organizadas en España, de la que todos sabemos fué un éxito de ventas y de público.

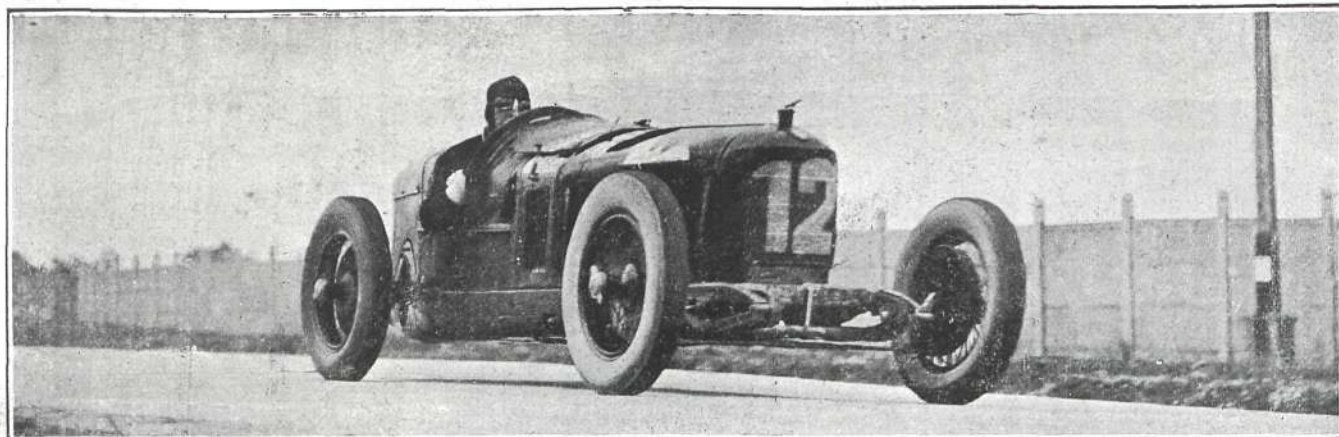
Los flamantes organizadores novatos en cuestiones de automovilismo y más todavía en la organización de Salones de Automóviles, organizados siempre por entidades solven-

tes del automovilismo, no sabemos si es que no han visto muy claro lo de la Feria de coches viejos o mal influidos, es el caso que sin encomendarse a nadie... se les ha ocurrido que, juntamente con ella, se expongan los nuevos, y desconociendo hubiera legislado sobre el particular, como lo pensaron lo pusieron en práctica, invadiendo Madrid con programas o prospectos anunciando feria y Exposición bajo el mismo *techado*.

Ya anunciada la Exposición de coches nuevos, con detalle de precios de inscripción, etc., surge el obstáculo con el cual los organizadores no habían contado, o no habían querido contar: la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, la Cámara Oficial del Automóvil, a cuyo seno pertenece, todos o casi todos

los importadores de Madrid y un gran lote de provincias, que tiene un acuerdo de junta general recaído a últimos del año 1924, por el cual decidieron por unanimidad no celebrar Exposición en el año 1925, ni tampoco autorizar ninguna que por otra entidad o particular se proyectase celebrar, acuerdo que, a pesar de las colaboraciones tan altas y fines humanitarios que acompañaban a los proyectos de Exposiciones para el pasado mayo en los Palacios de Hielo y del Retiro, se respetó, no autorizando la celebración de ninguno de ellos.

Ahora esperamos que la A. N. I. A. que para estos menesteres tiene en Madrid la sartén por el mango, como vulgarmente se dice, ha de persistir en su actitud y acuerdo,



El Conde Brilli-Peri, con su «Alfa Romeo» en plena carrera.

EL GRAN PREMIO DE ITALIA

Ante un público numerosísimo, entre el que figuraba el Príncipe heredero de Italia y el presidente Mussolini, se corrió el día 6 del pasado en el hermoso circuito de Monza la famosa carrera anual de automóviles, que tanta expectación despertara entre el elemento automovilista mundial, por disputarse en ella, como ya saben nuestros lectores, el campeonato del mundo.

La carrera se titulaba el Gran Premio de Italia. La novedad de la carrera fué la participación en ella de varios famosos «ases» americanos, entre ellos De Paolo, ganador, con Duesenberg, del Gran Premio de Indianópolis, que por no venir a tiempo su coche favorito se alineó pilotando un Alfa Romeo.

Tomaron la salida, dada por el Príncipe heredero de Italia, los siguientes coches y conductores:

Dos Duessenberg, conducidos por Kreis y Milton.

Tres Alfa Romeo, por Campari, De Paolo y Brilli-Peri.



Brilli-Peri, vencedor en el Gran Premio de Italia corrido en el circuito Monza,

Un Diato, por Materassi.

Un Guyot, por Guyot.

Cinco Bugatti, por Goux, hermanos Pedro y Fernando Vizeya, Constanlini y Foresti.

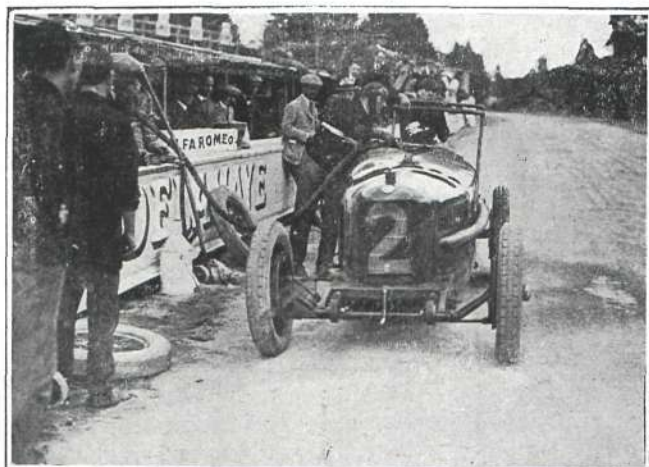
Un Eldridge, por Eldridge.

Dos Chiribiri, por Plate y Santoleri.

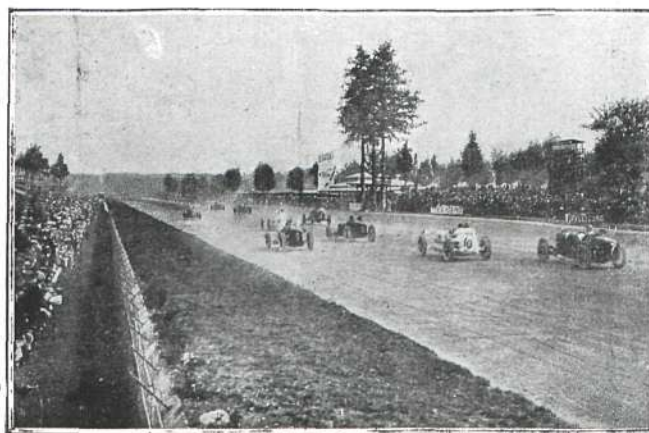
La salida fué emocionante, tomando desde el primer momento la delantera Campari, marchando a una velocidad fantástica, siendo seguido a poca distancia por Paolo y Kreis, logrando este último, después de grandes esfuerzos, pasarle a Campari, con una ventaja de cinco minutos, y puesto en cabeza, voló al tomar una curva a gran velocidad, salvándose milagrosamente. Acto seguido abandonó la carrera.

El equipo Bugatti, que desde la salida siguiera a poca distancia a Campari, marchó con una estupenda regularidad, siendo en cada vuelta acogida su presencia con grandes muestras de entusiasmo.

En la tercera vuelta sigue Campari en cabeza, seguido de Paolo, Brilli-



Campari en el revituallamiento.



Emocionante momento de la salida en grupo.

Peri y los cinco Bugattis, que siguen juntos. En esta vuelta Eldridge abandonó la carrera por defecto en el carburador. Brilli-Peri, en la octava vuelta, pasa a De Paolo, ocupando el segundo puesto, que lo pierde a las 13 vueltas, ocupándolo Millo, n que va formidablemente lanzado.

En la vuelta 20, el conde Brilli-Peri, al que se le notan grandes deseos de vencer, hace un soberano esfuerzo, logrando pasar a Milton y recuperando el segundo lugar.

Retirado provisionalmente Campari, Brilli-Peri se pone en cabeza, llevando a Milton y a De Paolo bastante ventaja.

El Diato y los dos Chiribiris se retiraron por averías.

Los Bugattis siguen siendo la nota saliente por su gran regularidad, marchando los cinco a la cabeza de los coches pequeños. La diferencia en toda la carrera del equipo Bugatti a Campari, Brilli, Milton y Paolo es de escasa diferencia, consiguiendo en la vuelta

60 ocupar ocupar Goux y Constantini el tercero y cuarto lugar. En esta vuelta reanuda Campari, lográndose colocar en segundo lugar. Las últimas vueltas son de gran emoción.

Brilli-Peri va lanzado como una exhalación. Constantini, con su Bugatti, va disparado; pasa por frente de las tribunas soberbiamente lanzado, sin que se oiga apenas el motor, siendo ovacionado con gran entusiasmo por el numeroso público de tribunas.

Los resultados fueron los siguientes:

1.º Brilli-Peri (Alfa Romeo), que cubrió las 80 vueltas (800 kilómetros de recorrido) en 5 h., 14 m. y 33 s. a una velocidad media de 152,227 kilómetros.

El pasado año la media mayor alcanzada en esta carrera fué de 158,896 kilómetros, dada por el infortunado Ascari.

2.º Campari (Alfa Romeo), en 5 h., 35 m. y 30 s.

3.º Constantini (Bugatti), en 5 h., 44 minutos y 40 s.

4.º Milton. (Duessenberg), en 5 h., 46 m. y 40 s.

5.º De Paolo (Alfa Romeo), en 5 h., 48 m. y 10 s.

6.º Fernando de Vizcaya (Bugatti), en 5 h., 50 m. y 40 s.

7.º Foresti (Bugatti), en 5 h., 55 m. y 18 s.

8.º De Vizcaya (Bugatti), en 6 h., 10 m. y 32 s.

La clasificación con litro y medio:

1.º Constantini (Bugatti), en 5 h., 44 m., 40 s., a 139,267 kilómetros.

2.º F. de Vizcaya (Bugatti), en 5 h., 50 m. y 49 s., a 136,752 kilómetros.

3.º Foresti (Bugatti), en 5 h., 55 m., 18 s.

4.º P. de Vizcaya (Bugatti), en 6 h., 1 m. y 32 s.

Las dos notas culminantes de la carrera fueron la derrota inesperada de los americanos De Paolo y Milton, y el triunfo rotundo de los Bugatti, que, como siempre, corrieron sin sobrealimentación.

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES ORDENES

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

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de octubre próximo venidero para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías producto y procedentes de naciones a las que se aplique la primera columna del Arancel o de aquellas cuyas divisas tengan una depreciación en su par monetaria con la peseta igual o superior al setenta por ciento, según las siguientes:

Portugal, 6,196 enteros; Checoslovaquia, 20,612; Rumania, 3,406; Turquía, 4 enteros; Bulgaria, 5,046; Yugoslavia, 12,412; Finlandia, 17,544, y Grecia, 10,231 enteros.

De Real orden lo digo a V. E. para

su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 29 de septiembre de 1925.—El Subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.—Señor director general de Aduanas.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto del 10 y Real orden de 11 de agosto de 1920:

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

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en las liquidaciones de los derechos de Arancel correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante el mes de octubre próximo venidero, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de treinta y tres enteros

noventa y un céntimos por ciento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 29 de septiembre de 1925.—El Subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.—Señor director general de Aduanas.

NOTICIAS

Suecia.

Dadas las erratas observadas en la «Gaceta de Madrid» del 3 de julio de 1925 la «Gaceta» del 24 de septiembre último reproduce el Convenio de comercio con Suecia, debidamente rectificado.

Certificados de origen.

La «Gaceta de Madrid» del 22 de septiembre de 1925 publica una Real orden disponiendo que, siempre que reúnan las condiciones exigidas en las disposiciones del vigente Arancel, se admitan, desde luego, en las Aduanas los certificados de origen o de tránsito expedidos por las Cámaras Oficiales de Comercio españolas de Ultramar.

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

El gran premio de Europa.

La Federación Automovilista Internacional ha señalado la fecha del 25 de julio de 1926 para la celebración del próximo Gran Premio de Europa, que, como se sabe, se correrá en San Sebastián.

El Automóvil Club Donostiarra celebrará el 18 del mismo mes la carrera de autociclos y el 22 la prueba de turismo.

Un «Record» batido.

El automovilista británico Duff, sobre un coche inglés, entró en liza el día 22 en el autódromo de Linas, con objeto de batir el record del mundo de veinticuatro horas.

Dicho automovilista obtuvo completo éxito en su tentativa, pues ha conseguido batir ese record recorriendo en el tiempo expresado una distancia de 3.670 kilómetros, equivalente a una velocidad media por hora de 152 kilómetros 230 metros.

Calendario.

Principales pruebas para octubre.

Día 4.—Prueba de duración (M. C. del Sena); jornada en el autódromo de Monza (Italia). Premio de Voiturettes (Milán).

Día 4 al 16.—Salón del Automóvil en Lille.

Día 9 al 17.—Salón inglés del Automóvil (Londres).

Día 11.—Circuito de Lac de Garde (A. C. de Italia); concurso de Côte M. C. de Niza).

Día 12 al 17.—Salón inglés del ciclo.

Día 13.—Concurso de consumación (M. C. Deux-Sèvres).

Día 18. Concurso de Côte de Gaillon (L'Auto).

Día 24.—Carrera de la Charlotte (América).

Día 29 al 7 de noviembre.—Exposición de vehículos comerciales en Londres.

Autódromo de Montlery. Gran Premio de París. Revancha del Gran Premio de Velocidad del A. C. de F.

«El núm. 13 deberá borrarse de las listas europeas», dice Charles Faroux.

Charles Faroux, el prestigioso crítico deportivo francés, hace en «L'Auto» unos comentarios sobre la muerte de

Torchy. Después de relatar el accidente dice:

«El año es duro para los campeones. Las gentes supersticiosas no dejan de observar que Torchy llevaba el número 13 en un lote de 13 participantes, recordando que Honel, Mathys y Vanthier, muertos recientemente, se mataron en coches a los que había correspondido el número 13. Vamos a vernos precisados a proceder como en Norteamérica, y este número desaparecerá en lo futuro de nuestros programas, pues toda preocupación debe ser evitada a nuestros conductores.»

MOTOCICLISMO

Circuito de Campo Real (11 de octubre de 1925).

La Junta directiva de la Peña Motorista, con motivo de los festejos de otoño que organizan el Ayuntamiento y el Círculo de la Unión Mercantil, se ha visto obligada a adelantar la fecha de su carrera en proyecto del circuito de Campo Real para el 11 de octubre, y de ahí el apresuramiento de su organización, sin tiempo apenas de hacer publicidad de la misma.

Los reglamentos en aprobación del R. A. C. de E. y del R. M. C. de E. serán impresos inmediatamente que sean autorizados; pero hoy podemos adelantar los detalles más interesantes y principales en que está basado el mismo.

Se compondrán las pruebas de dos carreras, una para motocicletas solas y motos con sidecar, y otra para autociclos.

La primera será para motos hasta 175, 250, 350, 500, 750 y 1.000 c. c., y sidecars hasta 1.000 c. c., con un recorrido de diez vueltas para las de 175 c. c. y de catorce para las restantes, o sean 180 kilómetros y 252, respectivamente. Los premios consistirán en una copa y una medalla para el primero y segundo de cada categoría de motos solas; 1.000, 500 y 250 pesetas para la clasificación general de motos, y 400 pesetas y 200 para el primero y segundo de sidecars.

Vuelta más rápida de motos: una copa.

La segunda carrera será para autociclos 750 y 1.000 c. c., con un recorrido de 252 kilómetros (14 vueltas al circuito). Los premios consistirán en una copa y una medalla para el pri-

mero y segundo de cada categoría, y 1.000, 500 y 250 pesetas para el primero, segundo y tercero de la clasificación general de autociclos.

Vuelta más rápida de autociclos.—Una copa.

Premio único de regularidad (al que podrán optar todas las categorías), 250 pesetas.

Derechos de inscripción: Motos de 175 y 250 c. c., 15 pesetas para los socios con más antigüedad de dos meses y 30 para los no socios.

Motos 350, 500, 750 y 1.000 c. c. y sidecars hasta 1.000 c. c., 25 pesetas para los socios y 50 pesetas para los no socios.

Las inscripciones podrán efectuarse del 1 al 7 de octubre, con derechos sencillos, y del 8 al 9 con derechos dobles, de diez a doce de la noche, en el café de Fornos (turno 14).

El gran premio de la F. I. C. M.

Sobre el circuito milanés de Monza se ha celebrado el primer Gran Premio de la Federación Internacional de Clubs Motoristas; alcanzó un éxito superior al que lograron en dicha pista y en otras temporadas el Gran Premio de las Naciones y el Gran Premio de Europa.

El Gran Premio de la F. M. I. ha sido sin duda este año la prueba motorista más importante disputada sobre circuito fácil, y la que ha presentado el máximo carácter internacional, ya que en la misma han participado marcas francesas, belgas, inglesas e italianas.

Más de 100 inscritos figuraron en las listas, repartidos en las cuatro categorías que figuraban en el reglamento. He aquí los ganadores:

Categoría 175 c. c. (20 vueltas, 200 kilómetros): 1, Vaga, 2 h., 13 m., 1 s. y 3/5. A 90,207 kilómetros por hora.

Categoría 250 c. c. (20 vueltas, 200 kilómetros): 1, Porter, 1 h., 46 m., 27 s. 1/5. A 112,725 kilómetros por hora.

Categoría 350 c. c. (30 vueltas, 300 kilómetros): 1, Nuvolari, 2 h., 25 m., 11 s. y 3/5. A 123,981 kilómetros por hora.

Categoría 500 c. c. (40 vueltas, 400 kilómetros): 1, Revelli, 3 h., 32 m., 40 s. y 1/5. A 112,849 kilómetros por hora.

Carrera de la Baraque.

La carrera en cuesta de la Baraque, que organizada por el Automóvil Club

de Anvernia se disputó sobre 10 kilómetros de ruta de accidentado trazado, se desarrolló en inmejorables condiciones, alcanzando un éxito considerable.

Colas, con «Cottin-Desgouttes», realizó el mejor promedio del día, batiendo brillantemente el record de la cuesta.

Los «Salmson» de Trouvé y Anglade, el «Amilcar» de Lobre y los «Bugatti» de Pinay y Sablone, que resultaron vencedores de sus categorías, realizaron notables promedios sobre la difícil cuesta.

La clasificación de la carrera fué la siguiente:

Cyclecars:

1, Lobre (Amilcar), 8 m., 21 s. y 2/5.

Coches de turismo:

1.400 cmc.—1, Anglade (Salmson), 9 m., 52 s. y 3/5; 2, Breuly (Amilcar), 10 m. y 43 s. 3, Bastido (Amilcar). 4, Bonnet (Benjamín).

1.500 cmc.—1, Revenu, (Benjamín), 11 m., 29 s. y 4/5. 2, Guilani (Fiat), 11 m., 39 s. y 3/5. 3, Roux (Fiat).

2 litros.—1, Grosse (Ballot), 10 m., 4 s. y 3/5. 2, H. Boisset (Chenard-Walcker), 11 m., 16 s. y 3/5. 3, Delobel (Bignan).

3 litros.—1, Mme. Roux (Donnet-Zedel), 13 m. y 58 s. 2, Bergesio (Donnet-Zedel), 14 m., 36 s. y 4/5.

Coches de sport:

750 cmc.—1, Chalas (Peugeot), 13 m., 17 s. y 3/5.

1.100 cmc.—1, Ansel (Salmson), 7 m., 58 s. y 3/5. 2, Guis (B. N. C.), 10 m., 2 s. y 3/5. 3, Cohendy (Amilcar). 4, Dichamps (Rally).

1.500 cmc.—1, Paul Pinay (Bugatti), 8 m., 45 s. y 1/5.

2 litros.—1, Battu (Talbot), 10 m., 45 s. y 1/5.

3 litros.—1, Vallier (Cottin-Desgouttes), 7 m., 36 s. y 3/5.

5 litros.—1, Louis Rigal (Peugeot). 12 m., 54 s.

Coches de carreras:

1.100 cmc.—1, Trouvé (Salmson). 9 m., 5 s. 2/5. 2, Desaix (Desaix-Ruby), 10 m., 27 s. y 1/5.

1.500 cmc.—1, Ribourt (Bugatti), 9 m., 20 s. y 4/5.

2 litros.—1, Sablone (Bugatti), 8 m., 9 s. y 3/5.

3 litros.—1, Colas (Cottin-Desgouttes), 6 m., 55 s. y 4/5 (record de la prueba).

Nuevos Records batidos en Brooklands.

El motociclista inglés Le Vack ha hecho algunas tentativas de record sobre

el autódromo de Brooklands pilotando una máquina H. R. D., equipada con motor J. A. P. de 498 c. c.

En sus ensayos Le Vack batió el record de las 5 millas a un promedio de 167 kilómetros 336 por hora cubriendo los cinco kilómetros a una velocidad de 168 kilómetros por hora.

El record inglés de la milla lanzada fué asimismo batido por Le Vack a 167 kilómetros por hora.

COMERCIALES

Nuestros amigos Sevillanos.

Han permanecido unos días entre nosotros nuestros buenos amigos de Sevilla D. Joaquín Mauri, prestigioso importador de automóviles en aquella región, y su simpático y respetable apoderado general, D. José Resach, a quienes ya tuvimos el gusto de saludar en la capital donostiarra, a donde fueron exclusivamente para presenciar la gran semana automovilista celebrada recientemente.

De San Sebastián, y de paso para Sevilla, ha permanecido dos días en Madrid el secretario-fundador de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, D. José María Piñar y Pickman, y distinguida familia.

El salón motociclista y ciclista de Londres.

Se ha inaugurado en Londres el Décimo Salón Motociclista y Ciclista que anualmente se celebra en la Olympia organizado por la British Carle and Motorcycle Manufacturers and Trade Union.

La Exposición que en 1924 tuvo lugar entre los días 25 de noviembre y 2 de diciembre ha sido adelantada este año a una fecha más propia para tal género de manifestaciones.

No se presentan en general novedades sensacionales, ya que la mayoría de ellas hicieron ya su aparición en el T. T. y pruebas importantes de la temporada.

Sin embargo, interesantes modificaciones aparecen en las máquinas que presentan las mejores marcas.

Más de cincuenta marcas diferentes de vehículos de dos ruedas tienen su representación en la Exposición, en la que figuran además un número considerable de fabricantes de accesorios.

Siendo bien patente la popularidad de la motocicleta en Inglaterra, cada día en aumento, no es difícil asegurar a la Décima Exposición Motociclista de Londres un éxito de público extraordinario.

Para aumentar el interés de los visitantes y el valor educativo de la Exposición se darán diariamente conferencias sobre temas técnicos o históricos profusamente ilustradas con proyecciones.

Además, al lado de las modernas máquinas figuran una completa exposición retrospectiva, constituyendo una completa de los vehículos de dos ruedas.

La colección de antiguos ciclos es completísima, no faltando tampoco los primitivos modelos de motocicleta, entre los que figuran algunos ejemplares de marcas, actualmente acreditadísimas, que continúan fabricando.

Automóviles inscriptos en Sevilla desde 1.º de Enero a 31 de Agosto del presente año.

Según datos que nos han sido facilitados por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, durante los meses comprendidos entre enero a agosto, se matricularon en dicha provincia 948 automóviles, correspondiendo los seis primeros lugares a las marcas siguientes: Dodge, 101; Citroen, 87; Fiat, 66; Renault, 39; Oakland, 32, y Hudson, 28.

Automóviles importados de América, para la península, durante el primer semestre.

Durante el primer semestre de este año hemos importado de América 3.128 coches de turismo, 485 camiones, 13.483 cubiertas, 2.638 cámaras de aire y 862 llantas mazizas.

Publicación interesante.

Hemos recibido un ejemplar del «Catálogo de Prensa de España para 1925», editado por la S. A. Editorial y de Publicidad Rudolf Mosse, de Barcelona. Se trata de una obra presentada con extraordinaria pulcritud, en la que se recopilan cuantos datos referentes a la Prensa nacional (precios de los anuncios, tendencia, tamaños, etc.) puedan interesar al anunciante del país y extranjero.

Tan útil publicación, realizada por primera vez en España, reportará grandes beneficios a la Prensa y a los comerciantes e industriales españoles.

Agradecemos el envío.

ESTE NÚMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE SEPTIEMBRE

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
17261	Salmson	José Benito	Palma, 35	17326	Citroen	Juan M. Mata	Mendizábal, 8
17262	Zedel	Petra Castro Miño	G. el Bueno, 5	17328	Itala	Hijos de Mahou	Amaniel, 29
17263	Renault	Aurelio Botella	G. Castaños, 15	17329	Ford	Edmundo Sacristán	Avila, 18
17264	Peugeot	Ricardo López	Alcañices	17330	O. M.	Julio César	A. Vallejo, 6 y 8
17265	Dion Bouton	Pedro José Denia	Recoletos, 16	17331	Buick	Rafael Lorente	C. Aranda, 20
17266	Chenard	Isidoro Sota	P. Vergara, 7	17332	Morris	Gerardo Soto	Alcalá, 69
17267	Saurer	Antonio Guerendiain	Diego León, 4	17333	Renault	Petróleos Porto-Pi	Apodaca, 5
17268	Salmson	Alvaro Ureña	Prim, 1	17334	Hotchkis	Francisco Jarque	Alfonso XII, 12
17269	Packard	Sociedad Jaff	Ayala, 54	17335	Idem	Idem	Idem
17270	Citroen	José Carrasco	Guadalajara	17336	Citroen	Salvador Cánovas	P. Canalejas, 6
17271	Wolseley	Juan M. Sánchez	Sagasta, 24	17337	Idem	Fernando del Arco	D. de León, 49
17272	Dion Bouton	Ramón Martín	San Onofre, 5	17338	Mercedes	R. A. C. E.	Alcalá, 69
17273	Idem	Julia Fernández	C. Coello, 42	17339	Douglas	Rafael Borrás	Sevilla
17274	Citroen	Alejandro Martínez	Alcalá, 45	17340	Dodge	Fernando Chivato	El Pardo
17275	Idem	Idem	Idem	17341			
17277	Amilcar	Julio Ferrer	R. S. Pedro, 61	17342	Buick	Marcelino Gilgado	Atocha, 38
17278	Zindapp	Agustín Ayuso	Pacífico, 15	17343	Peugeot	Manuela Losada	Palma, 44
17279	Maxwell	Antonio Fernández	G. Pardiñas, 24	17344	Fiat	Arnulfo R. Gómez	Hotel Florida
17280	Rolls	Alfonso P. Guzmán	Almagro 19	17345	Idem	José Crespo	Felipe III, 8
17281	Citroen	José Luis Gutiérrez	Leganitos, 48	17346	Idem	Ayuntamiento	Madrid
17282	Ford	Fernando Barrio	S. Martín Vega	17347	Ford	Aurelio Martín	R. Cruz, 52
17283	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9	17348	Idem	M. Cuadrado	O'Donnell, 19
17284	Ford	Luis García	Salazar, 7	17349	Buick	Adolfo Díaz	A'calá, 62
17285	Peugeot	Miguel Elena	Apodaca, 10	17350	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9
17286	Idem	Fernando Jiménez	Mayor, 65	17351	Jewett	Emilio Larra	N. Balboa, 4
17287	Idem	Eustaquio Soler	Buen Suceso, 5	17352	Ford	Juan López	Toledo, 71
17288	Packard	Ernesto Vilches	Madera, 49	17353	Idem	Isaías Rodríguez	S. Martín Vega
17289	O. M.	Joaquín Velasco	A. de Baena, 6	17354	Idem	Eduardo Serrano	Jaén
17290	Dion Bouton	Arturo Fernández	Hortaleza, 11	17355	Citroen	Miguel González	Pez, 22
17291	Buick	Pedro Seoane	Moreto, 5	17356	Ford	Julian Zazo	Morata
17292	Studebaker	Manuel García Martínez	Cava Alta, 9	17357	Citroen	Martín Vélez	Valverde, 1
17293	Ford	Manuel Díaz	El Molar	17358	Fiat	Rafael Rodríguez	Almería
17294	N. A. G.	Segundo Vivas	León	17359	Citroen	Santiago Vallhourat	P. Lealtad, 3
17295	Chrysler	Luis M. del Palacio	M. Riscal, 4	17360	Delage	José Caurvet	P. Vergara, 11
17296	Lancia	Manuel Llaguno	Atocha, 115	17361	O. M.	María Guillon	Chamartín Rosa
17297	Renault	Cecilio Martín	Torrijos, 13	17362	Mathis	Emilio Zurita	Toledo
17298	Mercedes	Sdad. Comercio Exterior	P. Recoletos, 6	17363	D. F. P.	P. del Arco	
17299	Idem	Margarita Iturralde	Cáceres	17364	Salmson	Jaime López	Velázquez, 37
17300	Peugeot	Presentación García	Barco, 35	17365	Renault	Enrique Toral	Ayala, 3
17301	Hispano	Continental Auto	Torrijos, 24	17366	Buick	Antonio Ortíz	Alcalá, 62
17302	Renault	Manuel Ruiz	Lagasca, 42	17367	Peugeot	Hilario Dago	Fuencarral, 125
17303	Hudson	Vicente Ordóñez	Alcalá, 6	17368	Citroen	Victor Fominaya	Ponzano, 5
17304	Fiat	Pascual Coscuntell	P. Vergara, 42	17369	Renault	Joaquín Juncosa	Goya, 38
17305	Dion Bouton	José Duque	P. Delicias, 31	17370	Dion Bouton	Mariano Ruiz	P. Yserías, 2
17306	Buick	Ricardo Viloso	Hotel Florida	17371	Opel	Segundo Mayayo	B. Murillo, 79
17307	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9	17372	Amilcar	José María Fúster	Sagasta, 31
17308	Ford	Manuel Roncero	C. Coello, 42	17373	Citroen	Joaquín Ruiz	Castellana, 26
17309	Idem	Prudencio Cenamor		17374	Ford	María de Castro	F. Navacerrada
17310	Idem	Ezequiel Selgas	Jorge Juan, 6	17375	Idem	Idem	Idem
17311	Chrysler	Manuel Sancho	M. Esquinza, 13	17376	Citroen	José Velázquez	Alcántara, 3
17312	Citroen	H. Hueh Bermúdez	Roma, 9	17377	Idem	Idem	Idem
17313	Ford	Omnibus Madrid	P. Pontones, 2	17378	Rugby	Francisco López	Alcalá, 115
17314	Idem	Juan Rón	Alfonso XII, 30	17379			
17315	Idem	José García	Estudios, 6	17380	Fiat	Antonio Fontes	Jorge Juan, 13
17316	Harley	Mariano Mencía	Dr. Velasco, 6	17381	Renault	Fausto Pérez	S. Catalina, 10
17317	Studebaker	Juan Pérez	R. Cruz, 45	17382	Overland	Matías Oñate	Goya, 61
17319	Citroen	Sociedad Citroen	Pi Margall, 12	17383	Studebaker	Pedro Gascón	Palma Mallorca
17320	Ford	Gregorio Torres		17384	Idem	Francisco Casas	Mayor, 12
17321	Renault	José Alvarez	Barquillo, 13	17385	Delage	José Rodríguez	A. Peñalver, 9
17322	Morris	Manuel Roses	Barcelona	17386	Ford	El León	Valdeiglesias, 4
17323	Citroen	Ignacio Jiménez	C. Duque, 52	17387	Zedel	R. de Toledo	C. Bilbao, 6
17324	Renault	Juan Fernández	Goya, 13	17388	N. A. G.	Federico San Miguel	Atocha, 127
17325	Citroen	Petróleos Porto-Pi	Apodaca, 5	17389	B. N. C.	P. Arco	

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
17391	Delage	Alfonso Gómez	Abascal, 25	17417	Douglas	Celso Orellano	Sandoval, 21
17392	Ford	Telefónica Nacional	C. Peñalver, 5	17418	Peugeot	María Muñoz	Alcalá, 25
17393	Rolls	Duque Peñaranda	El Guadalperal	17419	Mercedes	Silverio Martín	Cava Baja, 36
17394	Citroen	Alejandro Martínez	Hotel Roma	17420	Dunell	Antonio Spitzer	G. Pardiñas, 30
17395	Idem	Idem	Idem	17421	Citroen	Juan M. Tapiador	San Agustín, 2
17396	Idem	Idem	Idem	17422	Idem	José María Lajárraga	Carabanchel
17397	Idem	Idem	Idem	17423	Harley	José Montejo	Córdoba, 9
17398	Idem	Idem	Idem	17424	Studebaker	M. Victoria Fernández	G. Pardiñas, 32
17399	Packard	Jesús Uriá	C. Coello, 30	17425	Packard	Guillermo Guantara	Torrijos, 23
17400	Ford	Antonio de Llanos	S. Martín Vega	17426	Saurer	H. A. Saurer	Ferraz, 44
17401	Berliet	Sergio Pascual	Méntrida	17427	Velocette	Angel Rodríguez	Huertas, 20
17402	Citroen	Ignacio Carrascosa	León, 8	17428	Citroen	Constantino Alvarez	Abada, 2
17403	Renault	José Alfín	A. Aguilera, 68	17429	Wolseley	Babil Astráin	S. Bernardo, 122
17404	Fiat	Antonio Márquez	Arrieta, 12	17430	Studebaker	José Alvarez	A. Aguilera, 34
17405	Peugeot	María Alvarez	Alcalá, 173	17431			
17406	Idem	José García Nieto	R. S. Pedro, 29	17432	Ford	Narciso Yuste	San Vicente, 45
17407	Buick	José Carnicero	Embajadores, 9	17433	Citroen	Gonzalo Losada	A. de los Ríos
17408	Willys	José Valero	Prado, 24	17434	Paige	Benito Castro	Duque Sexto, 4
17409	Delahaye	Babel a Nervión	San Agustín, 2	17435	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
17410	Dion Bouton	José M. González	Hermosilla, 34	17436	Ford	Domingo Ruano	S. Martín Vega
17411	Fiat	Isidro Buceta	Felipe IV, 6	17437	Chenard	José Carrilero	Ayala, 22
17412	Saurer	Empresa Autos	Trujillo	17438	Chrysler	Antonio Soriano	M. Cortina, 8
17413	Idem	Jacinto Benito	V.ª S. Antonio	17439	Morris	Manuel C. Mairces	Princesa, 19
17414	Ford	Gregorio Soto	P. Cordón, 3	17440	Pierce	Ana Martínez	C. Peñalver, 19
17415	Idem	Felipe Bravo	S. Bernardo, 116	17441	Citroen	Marquesa Camarines	Valenzuela, 4
17416	Douglas	Gregorio Moreno	Almagro, 10	17442	Studebaker	Julián Puerta	Postas, 4

Automóviles importados por los puertos de Irún y Sevilla durante el mes de Agosto

Por Irún					
	Panhard	6	Unic	1	
	Talbot	3	Delahaye	1	
Renault	95		Aurea	1	
Fiat	81				
Citroen	76				
Peugeot	39		Por Sevilla		
Zedel	20		Dodge	42	
Salmson	19		Overland	8	
Berliet	16		Jewett	6	
Dion Bouton	14		Studebaker	5	
Mathis	14		Hupmōbile	3	
Minerva	10		Oackland	3	
O. M.	10		Berliet	1	
Amilcar	8		Chanlerd	1	
	Rolls	1			

En la lista de coches importados por Irún y Sevilla durante el mes de Julio, omitimos al Salmson, que importó dicho mes 32 coches.

"MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

General Alvarez de Castro, 14.-Telf.º 12-58 J.

MADRID

Berliet

Automóviles de turismo 7 y 12 caballos

Chassis gran lujo 2,5 y 4 litros

Camiones desde 350 kg. a 6.500 kg.

Omnibus de todas capacidades

Piezas de repuesto

Motocicletas INDIAN nuevos modelos

de 2³/₄, 5, 7 y 9 caballos

AUTOMOVIL SALON

Alcalá, 81

MADRID



MERCEDES ESPAÑOLA, S. A.

CONCESIONARIOS ÚNICOS PARA ESPAÑA DE LA

DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT

STUTTGART-UNTERTUERKHEIM y BERLIN-MARIENFELDE

Automóviles MERCEDES. Camiones y Camionetas

DAIMLER-MERCEDES. Automóviles para incendios.

Automóviles - Omnibus. Camiones especiales. Motores

marinos. Tractores. Piezas de recambio.

Oficina central:
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 25.

Depósito de piezas de recambio:
OLÓZAGA, 12.—TELÉF. 595 S.

Dirección telegráfica:
MERCEDESA

Cuentas corrientes: Banco de España, Banco de Urquijo y Banco Alemán Transatlántico.

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL.