



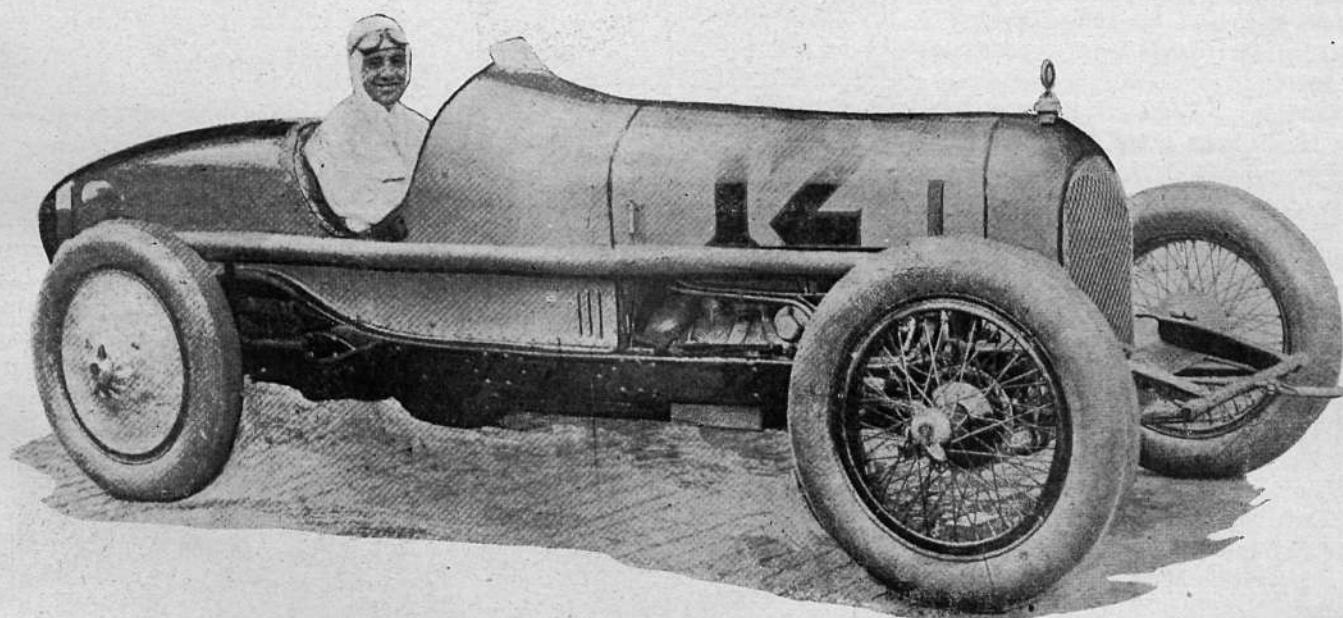
REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - 1.º

50 CTS.

Director: M. MOZAS DEL CAMPO

Ases del Volante



El famoso «driver» norteamericano, Peter de Paolo, vencedor del Gran Premio de Indianopolis, que pilotando un «Duesenberg» participará en el Gran Premio de Italia, que se correrá el día 8 del actual en el Autódromo de Monza.



Constantini.



Fernando de Vizcaya.



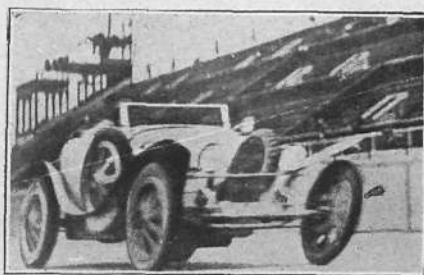
Pierre de Vizcaya.

DESPUES DEL GRAN PREMIO DEL AUTOMOVIL CLUB DE FRANCIA

LA ACTUACION DE LOS COCHES «BUGATTI»

Lo más saliente del Grand Prix de Vitesse del A. C. F. 1925, ha sido sin duda alguna la revelación del litro y medio «Bugatti», que comienza su historia deportiva de una manera admirable en el Gran Premio de Turismo, en que el coche de Fernando de Vizcaya, se puso a la cabeza, marchando maravillosamente y llamando la atención por su perfecta manejabilidad. Pero donde estas cualidades se demostraron plenamente fué en el Gran Prix de Vitesse, en que el «Bugatti», inferior en cilindrada a los demás concursantes, y privado de sobrealimentación que los demás poseían, alcanzó un completo éxito, clasificándose los cinco coches que presentaba; llamando la atención por su rapidez y regularidad. En esta carrera ha debutado en el mundo de los *ases* nuestro compatriota Fernando de Vizcaya, que pilotaba uno de ellos y cuya actuación llamó poderosamente la atención, hasta el punto que el «Miroir des Sports» le llama el «Bordino Español», causando sensación la forma y rapidez con que tomaba sus virajes acusando la cronometración de éstos, que muchos de ellos los tomó a mayor velocidad que Divo y Ascarri, lo que habla muy alto, tanto en honor de nuestro compatriota, como en el de la casa «Bugatti», que ha conseguido dar a sus coches el máximo de rendimiento en los motores y la mayor estabilidad en el conjunto, constituyéndose así un todo que en manos de los *ases* de su equipo, Constantini, Goux, Foresti, Pedro y Fernando de Vizcaya (cuyos solos nombres tan conocidos y estimados en el mundo automovilista nos relevan de un mayor elogio, toda vez que el historial de las grandes pruebas mundiales es el de sus éxitos no por más conocidos menos dignos de mención), seguirá alcanzando nuevos laureles.

El 1'500 «Bugatti» que nos ocupa, es un motor completamente nuevo, hasta el punto de que el equipo *Bugattino* llegó a Monthlery la víspera de la prueba, ha-



El Bugatti de Constantini, pasando, a gran velocidad ante las tribunas.

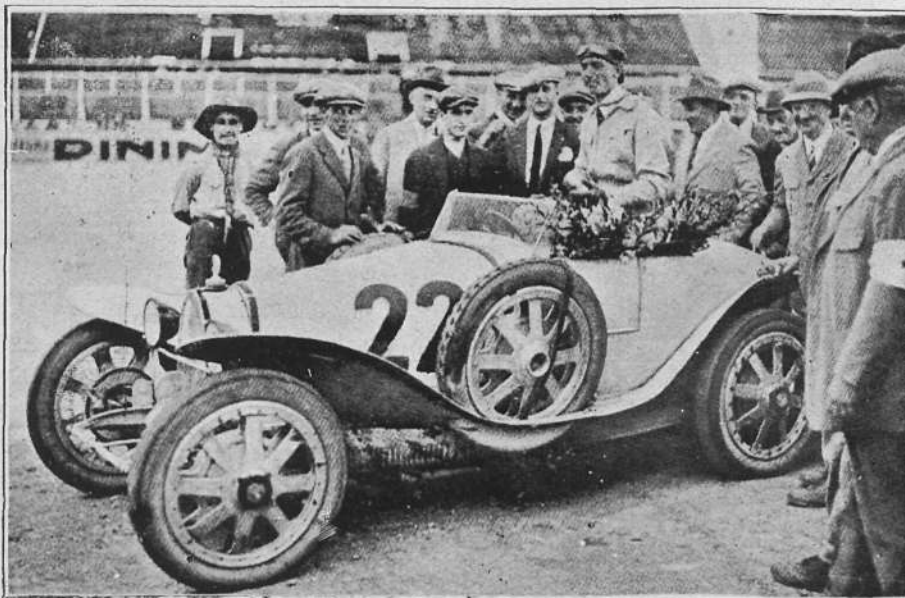
biendo hecho el viaje desde Molsheim por carretera y después de tres noches de vela para acabar de poner a punto los coches que tomaron parte en la carrera y de los que autorizada opinión dice el gran «Driver» Fernando de Vizcaya que son «Los reyes de las curvas».

Las características de este nuevo tipo

son las siguientes: 8 cilindros en línea de 60 por 88, y cilindrada total de 1'500 centímetros. Su compresión casi normal, pues la relación volumétrica de los gases es de 1/5 y está construido para trabajos duros y sostenido en su máximo esfuerzo, como acaba de demostrarlo cumplidamente.

Su régimen es de 5,000 vueltas por minuto y a esta velocidad de rotación acusa una potencia de 90 CV.

La distribución es por válvulas en cabeza accionadas directamente por un árbol de levas colocado sobre la culata. Este árbol acciona 24 válvulas, tres por cilindro, dos de ellas de admisión y una de escape. Un solo carburador de gran rendimiento, una magneto y una sola bujía por cilindro. El engrase a presión por bomba. Las cabezas de las bielas van montadas sobre rodillos al igual que los tres cojinetes del cigüeñal.



Constantini, sobre Bugatti, después de la victoria en el Gran Premio de Turismo del A. C. de F.

Una de sus curiosidades son las ruedas, cuyos radios de aleación de aluminio constituyen las palas de una turbina que aspira el aire lanzándolo sobre el tambor del freno y la llanta del neumático, refrigerando así estos órganos que son tan propensos a calentarse en marchas largas y sostenidas. La parte exterior de la llanta es desmontable por medio de 24 tornillos de acero, lo que facilita el rápido desmonte de las cubiertas a la vez que asegura los talones de éstas, de modo mucho más perfecto que las llantas ordinarias, evitando así el desmonte accidental del neumático.

Después de conocidas estas características, nadie ha de extrañarse de sus éxitos y mucho menos de saber que en sus ensayos de carrera hayan alcanzado la velocidad de 165 kilómetros a la hora.

Al dar hoy en nuestra portada la fotografía de este «Bugatti» tan interesante y recoger estos datos que la amabilidad de nuestro buen amigo D. Luis Serrano nos proporciona galantemente, ayudándonos así a cumplir nuestro deber y propósito de tener a los lectores de MADRID AUTOMÓVIL siempre al tanto de lo que merece un puesto de honor en el mundo del deporte automóvil, hemos de hacer constar que esta marca ya tanto tiempo conocida en España donde la representa el «Automóvil Salón» que tan acertadamente dirige en Barcelona D. Eusebio Bertrand, y es la preferida por los deportistas españoles y por nuestros ases del volante, pues a los ya citados Pedro y Fernando de Vizcaya, hay que añadir nuestro amigo el «As» madrileño Oscar Leblanc, que en estos momentos prepara

un «Bugatti» para tomar parte en las carreras de Lasarte, en las que no dudamos del triunfo merecido de esta marca, confirmando y superando sin duda alguna el éxito del pasado año.

También tenemos noticias de que estos coches y con ellos F. de Vizcaya correrán en Monza el Gran Premio de Italia, y probablemente provistos de sobrealimentación, lo que les pondrá en condiciones de competir ventajosamente con los coches de dos litros ya conocidos, y alcanzar los triunfos a que tiene derecho y a que nos tiene acostumbrados, por lo que felicitamos a los Sres. Bertrand y Serrano, cuyo interés por el deporte y desvelos en favor de sus representados paga con su simpatía y admiración el público deportivo español.

X.

Detalles del accidente que costó la vida al corredor Ascari

UNA vez pasada la primera fiebre de la carrera del A. C. de Francia, se detalló el accidente que costó la vida al meritísimo corredor italiano en los siguientes términos:

Al dar la vuelta número 23, en una curva de ruta hacia la derecha, Ascari, que había enfilado la dirección hacia el mismo lado, no pudo evitar que el auto se precipitara contra la empalizada que rodea el autódromo; sin embargo, los que presenciaron el accidente dicen que el auto no iba a gran velocidad al tomar la curva; por lo tanto, la causa fué la empalizada; los periódicos franceses abogan por la supresión de ella, «que—dicen—es la causa de casi todos los accidentes».

Ascari no murió en el acto; al ser recogido por las ambulancias presentaba un aspecto sumamente doloroso; los músculos de la pierna derecha, desgarrados por completo; un brazo partido, y del rostro y la cabeza manaba abundante sangre. Después de una cura rápida, el auto ambulancia lo recogió para trasladarlo a París; pero en el camino falleció el infortunado joven.

La triste noticia en el autódromo fué transmitida por un altavoz colocado en las tribunas. Fué el espectáculo emocionante de un minuto de pena en los millares de almas que allí se hallaban conglomeradas. Espontáneamente se descubrieron todas las frentes y las miradas se dirigieron hacia el stand donde se hallaba el director de la casa italiana constructora del coche del accidente, M. Romeo se hallaba pálido y con el dolor más acerbo pintado en su rostro. A la vuelta siguiente mandó retirar sus coches.

Este doloroso accidente priva de una fa-

lange al motorismo nacional, en el cual Ascari, hoy día, era una de sus figuras más brillantes. «L'Auto», como todos los periódicos franceses, culpa la tragedia a las empalizadas, y dicen que éstas no cons-



Ascari.

tituyen ninguna protección para el público y si un peligro permanente para los corredores.

Ascari odiaba las empalizadas, y en esta carrera, como en tantas otras, había pedido la supresión de ellas, quizá movido por un presentimiento trágico. Nadie le escuchó.

Fué deplorable también la lentitud con que Ascari recibió los primeros auxilios. De doce médicos que cuenta el autódromo para casos de accidente no acudió más que

M. André Boillot, el oculista. Dice este señor que Ascari conservaba después del choque todo su conocimiento. El solo se quitó los guantes y dijo que tenía un brazo fracturado.

Ascari era un eterno «amateur» del volante, y en su vida de corredor no tuvo más que dos accidentes: uno en la Targa Florio y otro en Parme-Borceto.

La Copa Ascari.

En Italia, el Club de los 100 por hora, en homenaje a la memoria del malogrado Ascari, ha instituido un trofeo titulado Copa Ascari.

Dicha copa se disputará por primera vez en el autódromo de Monza, el 8 del actual.

La Targa Florio 1926.

El Automóvil Club de Sicilia ha acordado asignar a la Targa Florio la suma de 400 mil libras para premios. La cantidad será así repartida:

Al primero, 150.000 libras; al segundo, 50.000 libras, al tercero, 20.000 libras.

Para los corredores aislados se han fijado los siguientes premios: Al primero, libras 20.000; al segundo, 10.000 libras.

Además figuran en la prueba los premios siguientes para los primeros clasificados de cada categoría; al primero, 20.000 libras; al segundo, 10.000 libras.

Las categorías que figuran en el reglamento son las siguientes: hasta 1.100 c. c., hasta 1.500 c. c. y hasta tres litros.

Al ganador absoluto de la carrera le corresponde además el premio de su categoría, lo que le representará un premio total en metálico de 170.000 libras. Si el vencedor absoluto de la carrera fuera un corredor inscrito en el grupo de corredores aislados a los citados premios, se añadiría el premio de 30.000 la categoría aislados, lo que representaría un total de 200.000 libras de premio.

LAS FERIAS DE AUTOMOVILES DE OCASION

EN el mes de Mayo pasado se celebró en Puente Cesures (Galicia) la primera Feria del Automóvil de ocasión, y tan bien organizada estuvo y fué tal el número de coches que concurrieron a ella que constituyó un verdadero éxito, no sólo de concurrencia, sino también por las transacciones que se verificaron, girando el importe de ellas alrededor de 400.000 pesetas. Este éxito movió a otras poblaciones a organizar ferias semejantes, así se celebró recientemente una en Toledo y las hay anunciadas en Vitoria, Madrid, Ubeda, Alcalá, San Sebastián y otras varias poblaciones. Recientemente hemos estado en la de Toledo, y salvando todos los respetos que merecen sus organizadores su resultado ha sido un fracaso, no sólo por los pocos coches que se presentaron, sino también por las pocas operaciones que se realizaron, a lo sumo se vendieron 6 u 8 coches y para eso más de la mitad de ellos nuevos y su venta más fué producto de gestiones anteriores de sus representantes que resultado de la Feria.

¿Cuál ha sido la causa de esto? Empecemos por la primera, que es la precipitación con que se organizó, pues acordada su celebración en primeros de Julio y empezando entonces los trabajos de propaganda y demás, faltó tiempo para que su existencia llegase a conocimiento de los interesados en concurrir, pues esta clase de certámenes no son para los vendedores de coches y agentes establecidos, no; y es más, en otros países se prohíbe la concurrencia de éstos, cuyo campo son las exposiciones, salones etc., etc., por ejemplo, en Francia se exige que los coches presentados sean por lo menos modelos del año anterior prohibiéndose todos los del año corriente; estas ferias son para

que los particulares que estén cansados de sus coches o que necesiten otros tipos diferentes de los que tienen, concurran con ellos a la feria donde tienen la oportunidad de venderlos o cambiarlos por otros, y para que éstos concurran es necesaria una labor de propaganda enorme, que haga llegar al último rincón de su región la celebración de la feria a la vez que la seguridad de que el que concorra hallará por la afluencia de los que están en su mismo caso, medios de conseguir su objeto. No cabe duda que esta labor exige mucho tiempo y en esta feria de Toledo no fué suficiente el mes y medio con que se anunció, si mal no recuerdo, la feria de Cesures se anunció cerca de un año, o por lo menos se concibió hace un año la idea empezándose en seguida la propaganda de la misma entre los interesados.

Otra causa es la época, que en pleno verano y ausentes muchos compradores y vendedores, unos por temporadas de baños o veraneo, otros por faenas de recolección, etc., etc., no es la más oportuna, y, finalmente, el lugar, no refiriéndonos con esto al local de su celebración sino al pueblo donde se celebra, pues no cabe duda que Toledo a 70 kilómetros de Madrid donde hay casas que se dedican a la venta de coches usados y en el centro de una región poco poblada y relativamente con pocos coches, pues mientras la numeración de coches inscritos no llega en Toledo a los 1.000, pasa con mucho de esta cifra en la más pequeña de las provincias gallegas, a más de la distancia pues de Cesures a cualquiera de las capitales referidas no llega a 100 kilómetros la distancia y en un país pobladísimo, en tanto que en Toledo hay pueblos de la provincia que están a más de 150 kilómetros de la capi-

tal y en territorio casi despoblado está en inferioridad de condiciones para conseguir un éxito.

Estas son sin duda las causas generales del fracaso y constituyen una enseñanza para los organizadores de los próximos certámenes muy digna de tenerse en cuenta.

Por lo demás, y en general, estas ferias no son perjudiciales para el comercio de automóviles, es un error creer que la venta de un coche usado quita la venta de un coche nuevo, lo que ocurre es que se familiariza, o mejor dicho, se populariza el automóvil, poniéndole al alcance de fortunas modestas que no pueden alcanzar al coche nuevo, pero crea en ellas la necesidad que a la vuelta de algún tiempo se transforma en la venta de un coche nuevo que su comprador no hubiera comprado nunca si antes no hubiese comprado el usado que creó en la necesidad de un vehículo para su comodidad o negocio. Lo que sí debe tenerse en cuenta es, desde luego, la organización evitando las causas que, como hemos dicho, conducen al fracaso, y también es necesario al ejemplo de Francia prohibir la mezcla de coches nuevos y viejos y exigir que los vendidos en feria sean modelos por lo menos del año anterior. Eso es muy justo y conveniente hasta para los mismos agentes establecidos que no tienen así competencia que sufrir ni que hacer, evitándose gastos inútiles pues sin duda alguna, el que puede comprar un coche nuevo no va a la feria donde todo lo que se vende es usado y... quién sabe como se usó; y crean mis lectores el saber como se usó un coche es indispensable al comprarlo de ocasión y si no se puede saber, más vale no comprar el coche: es consejo de amigo desinteresado-

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

Por Irún

Citroen.....	220
Fiat.....	136
Peugeot.....	63
Renault.....	52
Dion Bouton.....	24
Berliet.....	17
Laffly.....	12
Zedel.....	10
Panhard.....	8
O. M.....	8
Saurer.....	6
Lancia.....	6

Mercedes.....	5
Amilcar.....	4
Minerva.....	2
Voisin.....	2
Mathis.....	2
Ballot.....	2
Delage.....	2
Talbot.....	2
Delahaye.....	2
Cottin.....	1
Benz.....	1
Buire.....	1
Imperia.....	1
Hisparco.....	1

Por Sevilla

Dodge.....	53
Rugby.....	22
Hudson.....	19
Citroen.....	8
Jewett.....	7
Willys.....	7
Oakland.....	5
Renault.....	5
Essex.....	1
Morris.....	1
Paige.....	1

EL GRAN PREMIO DE ITALIA, PARA EL CAMPEONATO DEL MUNDO

Sobre el hermoso circuito de Monza se correrá el día 6 del actual, el Gran Premio de Italia, siendo esta interesante carrera la prueba final del campeonato del mundo. El campeonato del mundo es creado por la Comisión Sportiva de la Asociación de Automóviles Club Reconocidos, a fin de animar a las firmas constructoras a participar en los grandes premios internacionales de fórmula uniforme. Este campeonato está dotado en un total de 100.000 francos de premios, un objeto de arte de 30.000 francos y 70 000 en efectivo. Los grandes premios de fórmula uniforme que contarán para el campeonato son los siguientes: Gran Premio de Indianópolis, Gran Premio del A. C. de F., Gran Premio de Europa y Gran Premio de Italia.

Para ser clasificada en el campeonato una marca, deberá intervenir en el Gran Premio del país organizador (Gran Premio de Italia, para 1925), y a más en dos de las tres pruebas restantes. La clasificación de cada prueba dará un punto al primero, dos al segundo, tres al tercero y cuatro a todos los que se clasifiquen después del tercero. Los competidores no clasificados, pero que hubiesen tomado salida, tendrán cinco puntos. Los anotados que no hubiesen tomado parte en la carrera seis puntos. Las marcas que tengan más de un coche clasificado sólo recibirán el número de puntos que corresponda a la máquina mejor clasificada entre ellas. Será declarada campeón la marca que tenga el menor número de puntos.

En caso de igualdad de puntos entre dos o más marcas se organizará una carrera sobre 200 kilómetros para que en ella intervengan los clasificados iguales a fin de calificar al vencedor del campeonato.

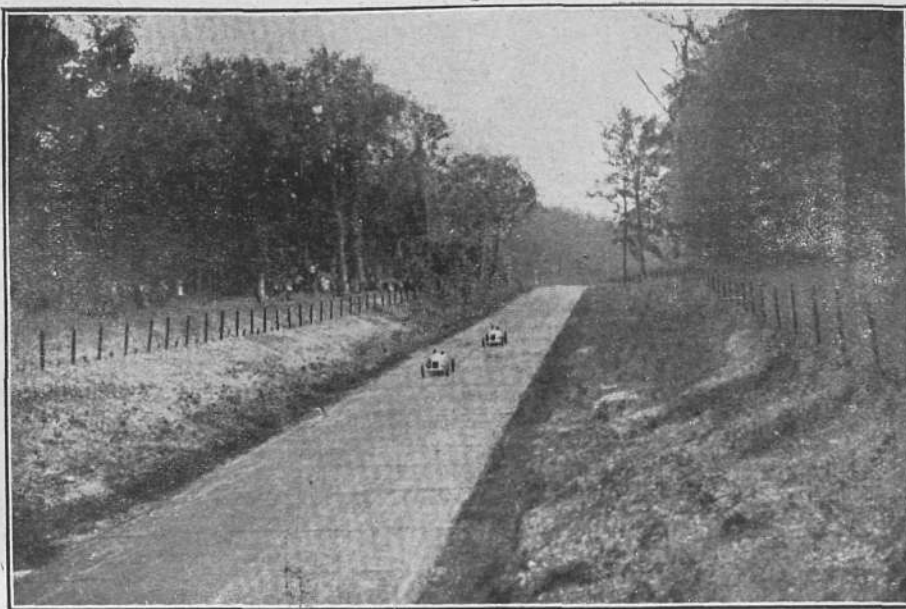
El Gran Premio de Italia se disputará bajo la fórmula adoptada en los Grandes Premios de este año y sobre una distancia de 800 kilómetros.

La novedad de la carrera es, sin disputa alguna, la participación en ella, de Peter de Paolo, el famoso «as» norteamericano, ganador del Gran Premio de Indianópolis, que al enfrentarse con Campari y Benoist, vencedores respectivamente del Gran Premio de Europa y Gran Premio de Francia, librarán emocionante pugilato.

La puntuación actual de las diferentes marcas participantes en este campeonato mundial es la siguiente:

Alfa Romeo (primero en Spa y retirada a Montlhéry: 1 + 5), 6 puntos.

Delage (retirada en Spa y primero a Montlhéry: 5 + 1), 6 puntos.



Una vista del Circuito de Monza donde se correrá el Gran Premio de Italia.

Duesenberg (primero a Indianópolis y no participante a Montlhéry: 1 + 6), 7 puntos.

Diatto (no participante ni a Spa ni a Montlhéry: 6 + 6), 12 puntos.

Guyot (no participante ni a Spa ni a Montlhéry: 6 + 6); 12 puntos.

Eldridge (no participante ni a Spa ni a Montlhéry: 6 + 5), 12 puntos.

Las inscripciones son, hasta la fecha, las siguientes:

1.º, Alfa Romeo, X; 2.º, Alfa Romeo, Campari; 3.º, Alfa Romeo, Brilli Peri; 4.º, Alfa Romeo X; 5.º, Diatto, X; 6.º, Diatto II, X; 7.º, Guyot, Guyot; 8.º, Guyot, X; 9.º, Eldridge, Eldridge; 10, Duesenberg, Peter di Paolo; 11, Duesenberg, Tomy Milton; 12, Duesenberg, Kreis. Se contaba con la participación de Delage, pero recientemente el constructor Mr. Delage, oficialmente se ha dirigido a Mercanti, creador del autódromo de Monza, exponiéndole la abstención de sus coches en el Gran Premio de Italia, siendo una de las razones que aduce, que dada la proximidad de fechas entre el Gran Premio de San Sebastián y el de Italia, y suyas son estas palabras que transcribimos de la carta que tanto se está comentando en el mundo automovilista:

«La proximidad de fechas de San Sebastián y Monza hace casi imposible la participación con los mismos coches. Esta imposibilidad se agrava en mi caso por haber

tenido que dar un descanso a todo el personal del servicio de carreras, obreros y jefes de servicio, que trabajaron día y noche entre la carrera de Spa y el Gran Premio del A. C. de F.

¿Quizá creará usted que podríamos sacrificar San Sebastián y correr en Monza? Nosotros tenemos un gran interés comercial en correr en San Sebastián, y ello no nos dejaría apenas tiempo para revisar nuestros coches del Gran Premio del A. C. de Francia, y los pilotos del equipo no podrían entrenarse un minuto sobre vuestra bella pista, tan perfectamente conocida de sus competidores.

Usted me conoce suficientemente, señor Mercanti, para no comprender lo que tal decisión me apena.»

Se da por segura la participación de «Mercedes», que presentará dos coches. Asimismo, «Bugatti», cuya inscripción se ha confirmado.

Después del éxito alcanzado en Montlhéry por el constructor de Molsheim y de sus triunfos en tantas pruebas, la inscripción del equipo y de sus brillantes conductores constituye un triunfo para los organizadores de Monza.

En el equipo designado figura Fernando de Vizcaya, que gracias a sus altas cualidades es ya algo indispensable al volante de los «pur sang».



Marca Registrada

“SHELL”

Gasolinas-Lubrificantes

la 1.^a marca

Depósito en toda España

EL III CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Pocos días faltan para la celebración de las grandes carreras de Lasarte, consideradas en el Extranjero como una de las de más importancia del calendario internacional.

El III Circuito de San Sebastián, superará este año al éxito obtenido en los anteriores, y empeño grande han puesto en ellos los organizadores que constituyen el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que sólo plácemes merecen sus afanes y desvelos para que, la semana automovilista española, quede a la altura de las mejores organizadas en el extranjero.

Como ya indicábamos en nuestro número anterior, se han hecho grandes reformas en el circuito, en donde se disputará en el año próximo el Gran Premio de Europa.

El R. A. C. G., deseoso de proporcionar el mayor número de comodidades a los espectadores del III Circuito de San Sebastián, ha decidido establecer, además de las tribunas de años anteriores, otra en el alto de Urbaneta, con un admirable punto de vista de más de dos kilómetros de recorrido, uno de recta y otro de curvas, con una fuerte subida.

Con el fin de que los espectadores que se hallen en las tribunas de Lasarte y deseen trasladarse a la de Urbaneta, puedan hacerlo cuando así lo deseen, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, de acuerdo con la Compañía del Ferrocarril del Plazola, ha establecido un servicio de trenes especiales entre Lasarte y Andoain, con paradas en el viaducto de Urreta, a 800 metros de las tribunas de Lasarte, y en el kilómetro 78, a 100 metros de Urbaneta, con arreglo al horario que oportunamente dará a conocer al público.

Las tribunas, «affichage» y aprovisionamientos se han levantado en Lasarte, y pronto quedarán todos los servicios completamente instalados.

El abono de las localidades de palco y tribunas es muy copioso. Más de 30 palcos y cerca de 100 asientos de tribuna, figuran ya en la lista de abonados.

Los organizadores se proponen contratar una banda de música que amenice la fiesta automovilista; se ocupan asimismo de otros importantes detalles, como la instalación de un altavoz frente a las tribunas, el restorán, etc.

Además de los importantes premios en metálico que se destinan a cada prueba, el R. A. C. G. ha recibido espléndidos trofeos para los ganadores de los grandes premios en sus diversas categorías: Copas de S. M. el Rey, de S. M. la Reina, de S. A. el Príncipe, de la Excma. Diputación,

del Excmo. Ayuntamiento, del distinguido sportman Sr. Montojo, de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, del Real Automóvil Club de España, de las Casas Cadillac y Packard y de la Sociedad de Seguros Omnia.

Tras de recogidas todas las inscripciones registradas, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha dado la siguiente lista oficial en cuanto se refiere a la terminación del plazo a derechos sencillos.

Carreras de Autociclos

S. A. R. A. I (Morandet).
S. A. R. A. II (X. X.)
S. A. R. A. III (X. X.)
Salmson I (O. Leblanc).
Salmson II (X. X.)
Amilcar I (Palacios).
Amilcar II (Colmenares).

Gran premio de turismo

Categoría F.

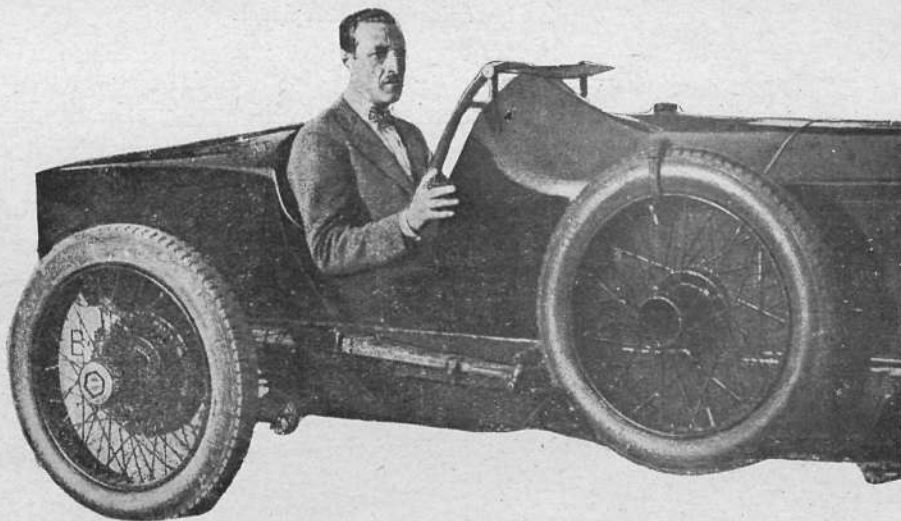
Bugatti I (O. Leblanc).
Bugatti II (Sabipa).
Graf-Soriano Pedroso (X. X.)

Categoría D.

Lancia I (Eduardo Landa).
Lancia II (X. X.)
Lancia III (X. X.)
Alfa Romeo I (Torres).

Categoría C.

Lorraine-Dietrich I (Gramajo).
Lorraine-Dietrich II (Ortiz).
Peugeot I (Peugeot)
Peugeot II (Rigal).
Excelsior I (Duray).
Excelsior II (X. X.)
Jewet I (Villa).



Oscar Lebranc, cuya participación con «Bugatti» en el Gran Premio de Turismo, es una de las mayores novedades que se registrarán en esta prueba.

A. S. I (Arteche).
A. S. II (X. X.)
Hisparco I (X. X.)
Hisparco II (X. X.)
Hisparco III (X. X.)
Hisparco IV. (X. X.)

Gran premio de velocidad

Delage I (Divo).
Delage II (Benoist).
Delage III (Wagner).
Delage IV (Torchy).
Bugatti I (Fouchet).
Bugatti II (Lehaux).
Bugatti III (Constantini).
Bugatti IV (Goux).
Bugatti V (F. de Vizcaya).
Bugatti VI (P. de Vizcaya).
Graf-Soriano Pedroso (Graf).

Categoría B.

Studebaker (Fuentes).

Como se ve, el lote es formidable en cuanto a marcas y corredores.

No se han confirmado hasta ahora las inscripciones oficiales de «Alfa Romeo» de «Mercedes» y de «Sunbeam». Con respecto a estas dos últimas se abriga confianza de que lleguen. En cuanto a la de «Alfa-Romeo», las polémicas de prensa surgidas con motivo de la no presentación de «Delage» en Monza, parece que han alterado los primitivos propósitos de la casa italiana, aun cuando no se desespera de conseguir la inscripción a última hora.

También para turismo e incluso para autociclos, se estiman posible nuevas inscripciones.

(Pasa a la página 122.)



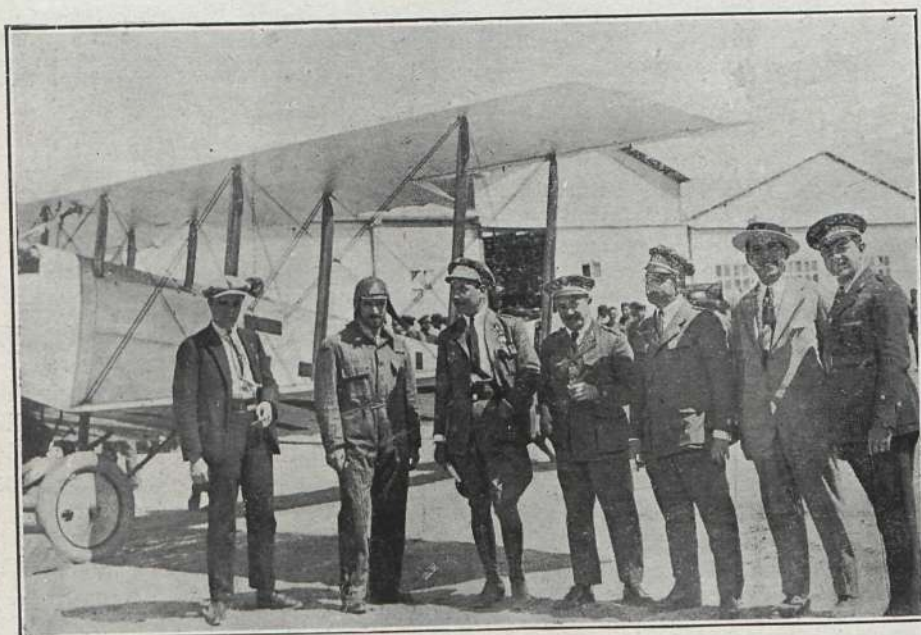
Las pruebas de un invento importante

Días pasados se efectuaron en el aeródromo militar de Cuatro Vientos, las pruebas de un aparato extintor de incendios en los aeroplanos, de que es inventor Mr. Emile Bechard, conocido piloto francés. Ante numerosa concurrencia, que acudió a presenciar las pruebas,

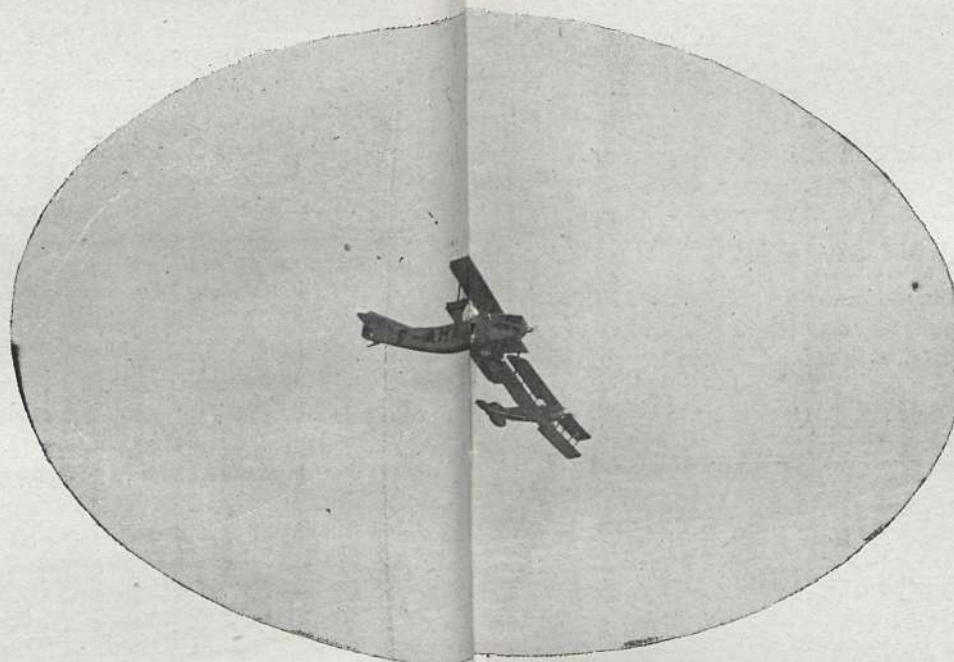


El Ingeniero y piloto aviador francés, Mr. Emile Bechard, inventor del extintor de incendios en los aeroplanos.

se constituyó la comisión técnica española encargada de dar dictamen y de examinar el nuevo invento. También asistieron a las pruebas, el Embajador de Francia y sus agregados; el agregado militar portugués; el coronel de aviación Sr. Lombite y el jefe de los servicios técnicos Teniente Coronel Sr. Bernal. Las diferentes experiencias que de este notable aparato realizó



Después de las pruebas; De izquierda a derecha: Mr. Gastón Brabant; Mr. Emile Bechard; Capitán Sr. Llorente; Comandantes Sres. Peñalver y Alvarez de Rementaria (Comisión Militar) Sr. Guardiola y Teniente Sr. Vidal Moya.



El Candron de Mr. Bechard seguido en observación por el Avro del Aeródromo Militar Español tripulado por el Comandante Alvarez de Rementaria y el Capitán Sr. Llorente, de la Comisión Militar Española.

Mr. Bechard, pilotando su aparato, consistió en incendiar el motor puesto este en marcha. produciéndose grandes llamaradas, y haciendo funcionar el aparato, quedaba extinguido en menos de cinco segundos, parado el motor y puesto en marcha enseguida.

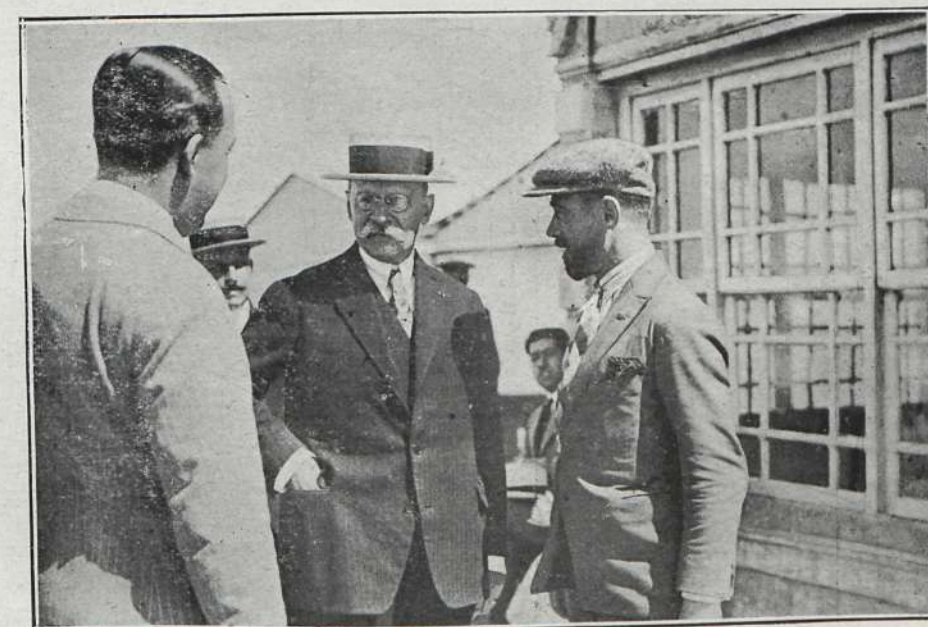
En todas las pruebas que se realizaron, en tierra como en el aire, el fuego fué extinguido instantáneamente, produciendo gran expectación entre los asistentes, que emocionaron largamente al inventor Mr. Bechard, por el éxito tan completo que tuvo su notable aparato, que tan notoriamente viene a ocupar un señaladísimo puesto entre los diversos elementos que integran la seguridad del transporte aéreo.

Según noticias que tenemos el día 13 se efectuaron las pruebas del extintor en la Ciudad Condal, asistiendo bastante público y técnicos, que, y como las efectuadas en Madrid, fueron de un éxito completo



Una de las pruebas realizadas ante la comisión española por Mr. Bechard acompañado en el aparato por el Comandante Sr. Alvarez de Rementaria.

quedando los que las presenciaron muy complacidos del extraordinario extintor automático Bechard. Vaya nuestra felicitación, a la aviación, que con este invento ha dado un gran paso en la conquista del aire; al inventor Mr. Bechard, a los concesionarios de dicho aparato para España, Sres. Guardiola Díaz y Puig-martí, y al representante en Madrid, D. Isidoro de Salazar.



El Embajador de Francia, felicitando al inventor Sr. Bechard y al concesionario para España del aparato, Sr. Guardiola.

(Fotos Pío y Marín)

El III Circuito de San Sebastián

El R. A. C. de Guipúzcoa ha fijado los entrenamientos para los días 12, 14 y 15 de seis a ocho de la mañana quedando materialmente el circuito perfectamente neutralizado y vigilado

Entre la lista de participantes figuran los mejores «ases» extranjeros del volante, muchos de ellos vencedores de importantes carreras celebradas ultimamente en Europa y al lado de ellos muchos ases nacionales Oscar Lebranc, que se ha inscrito en la de autociclos con Salmson y en la de turismo con Bugatti, Fernando y Pierre da Vizcaya, que formarán parte del equipo «Bugatti», Manchon con Hisparco, Palacios con Amílcar, etc., etc.



Manchon, el notable corredor madrileño, que se alinirá en la prueba de autociclos, con «Hisparco» el cochecito de sus triunfos.

Resultados del II Circuito

Gran Premio de Motocicletas

Categoría A:

- 1.º MARC (Alcyon), 266,250 kms. en 3 h. 4' 24"-2 (Media de 89,020 km. por hora).

Categoría B:

- 1.º MATEOS (Duogias), 355 kms. en 4 h. 14' 32"-8 (Media de 84,055 kms. por h.)

Categoría C:

- 1.º FUENTES (Harley), 443,750 kms. en 5 horas 53' 34"-6 (Media de 75,629 kilómetros por h.)

Gran Premio de Turismo

:: :: de Guipúzcoa :: ::

1.ª Categoría:

- 1.º LEBLANC (Salmson), 177,750 kms. en 2 horas 8' 55"-4. (Media de 82,600 kms. por h.)

2.ª Categoría:

- 1.º SAILER (Mercedes), 213 kms. en 2 h. 38' 27"-8. (Media de 80,650 kms. por h.)

3.ª Categoría:

- 1.º MATTHIS (Bignan), 319,300 kms. en 3

h. 41' 17"-2. (Media 86,631 kms. por h.)

Clasificación General:

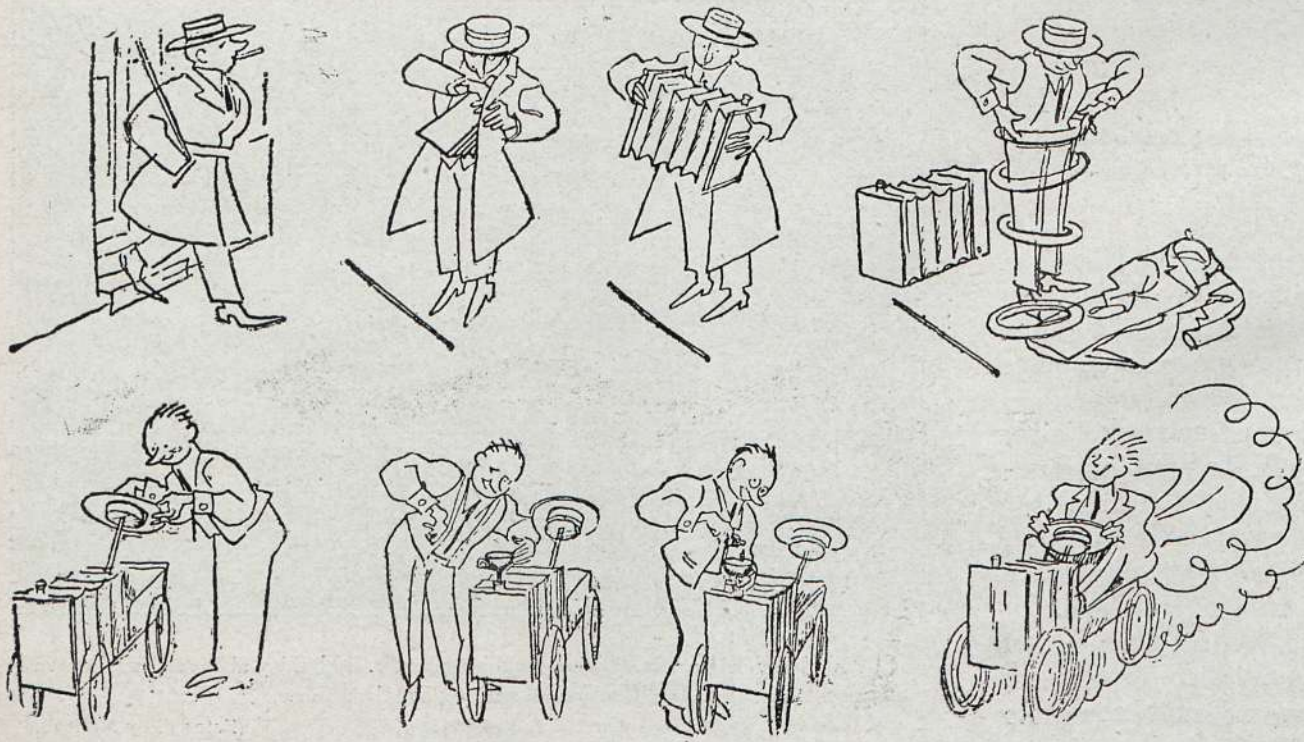
- 1.º LEBLANC (Salmson).

Gran Premio de San Sebastián

- 1.º SEGRAVE (Sunbeam), 621,250 kms. (35 vueltas) en 6 h. 1' 19"-6. Media 103,190 kms. por h.)

La vuelta más rápida, Constantini (Bugatti), 9' 15"-2/5.

Humorismo Automovilista



Una nueva marca de Automóvil.....

(De Lustige de Berlin.)

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES ORDENES

Las liquidaciones de derecho de Arancel.

«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 el Rey (q. D. g.), se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de Septiembre 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 monetario con la peseta, igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes: Portugal, 5 enteros 982 milésimas; Checoslovaquia, 20 enteros 533 milésimas; Rumania, 3 enteros 560 milésimas; Turquía, 3 enteros 958 milésimas; Bulgaria, 5 enteros 29 milésimas; Yugoslavia, 12 enteros 346 milésimas; Finlandia, 17 enteros 463 milésimas; Grecia, 10 enteros 835 milésimas, y Brasil, 29 enteros 152 milésimas.

Ce Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid 29 de Agosto de 1925. El subsecretario, Corral.

Señor director general de Aduanas.»

«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 de Julio al 23 del mes actual, ambos inclusive.

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 las liquidaciones de los derechos de arancel correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas, durante el mes de Septiembre, cuyo pago

haya de efectuarse en moneda de plata o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 33 enteros 33 céntimos por 100.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 29 de Agosto de 1925.

El subsecretario, Corral.

Señor director general de Aduanas.»

NOTICIAS

Bélgica.

El Gobierno español ha denunciado con fecha 31 de Julio último el *modus-vivendi* comercial concertado entre España y la Unión belgo-luxemburguesa por canje de notas de 24 Abril del corriente año, el cual dejará de regir, según su artículo 7.º, el día 1.º de Noviembre próximo.

Franquicia temporal de derechos para los automóviles extranjeros que concurren al próximo circuito automovilista de San Sebastián.

Por el Ministerio de Hacienda se ha dictado en fecha 28 de Julio último, una Real orden autorizando la importación en régimen temporal, previo el otorgamiento de fianza o garantía que asegure la reexportación y el cumplimiento de las formalidades propias de dicho régimen, de los automóviles, accesorios y ruedas de recambio extranjeros que concurren al circuito automovilista que ha de celebrarse en San Sebastián del 17 al 20 del próximo Septiembre, y que se han de importar por las aduanas de Juin y Behobia.

Depósito franco de Barcelona.

Por Real orden de la Presidencia del Directorio Militar de fecha 8 de Agosto de 1925 publicada en la *Gaceta* del 13 de dicho mes, se abre una información pública sobre un interesante proyecto de la Sociedad «Primeras Materias para Industrias S. A.», de Barcelona, cuya realización permitirá a los industriales españoles la transformación de primeras materias extranjeras importadas en régimen de franquicia temporal de derechos que se elevará a definitiva, a la reexportación de los productos elaborados.

El proyecto está impregnado de sentimientos altamente patrióticos, y creemos

que con su realización se favorecerá de manera evidente a la industria nacional, sobre todo en lo que significa el nuevo intercambio que le ofrecerían los mercados de Ultramar.

Deseamos vivamente que el proyecto se convierta en realidad, en corto plazo.

Garantía bancaria en defecto del certificado de origen.

Por la Presidencia del Directorio Militar, se ha dictado un Real decreto de fecha 17 de Agosto último, autorizando la admisión de garantías bancarias por la diferencia de derechos entre las 1.ª y 2.ª columnas del arancel, cuando por cualquier causa no pueda presentarse el certificado de origen en el momento del despacho de una mercancía.

Hasta ahora se admitían solamente depósitos en efectivo.

Los transportes mecánicos.

«La Cámara Oficial de Industria de la provincia de Madrid ha elevado al presidente del Directorio militar un escrito solicitando la debida aclaración a los preceptos por que actualmente se regulan los servicios de transporte mecánico rodado por las carreteras de la nación.

«Fúndase la conveniencia y necesidad de esas aclaraciones en la injusta aplicación que actualmente se realiza de los referidos preceptos, por no existir la precisa concordancia entre la letra y el espíritu de la ley, lo que ha ocasionado un falso estado de derecho que favorece concesiones de líneas a Compañías que nunca realizaron esos servicios, o los realizaron deficientemente, prefiriendo a otras Empresas de seriedad y perfección reconocida, basándose para ello en la preferencia que, según esas interpretaciones, merecen las conducciones de correspondencia postal.

»Trata de conseguir la Cámara una urgente solución en este particular, no sólo por la manifiesta injusticia con que se viene procediendo, sino también para dar término a tal estado de cosas, que, lejos de favorecer equitativamente el desarrollo de tan importante servicio de transporte, parece obrarse tan sólo por móviles de conveniencia particular, en contraposición de la utilidad pública, que es la base de estas concesiones.»

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

El Gran Premio del A. C. F. 1926.

La comisión deportiva del Automóvil Club de Francia ha decidido organizar el Gran Premio del A. C. F. para 1926, bajo las siguientes bases:

Cilindrada máxima: 1.500 cm. c., Sobre alimentación facultativa.

Peso mínimo: 700 kilos.

Carrocería dos plazas, una al lado de otra; ancho mínimo de 800 mm.

El conductor sólo a bordo, sin que el mecánico sea reemplazado con lastre. El Gran Premio se correrá en el autódromo de Miramas, en fecha más adelantada que en los años anteriores, y cuya fecha se señalará en breve.

Benoist bate tres records mundiales.

Pilotando un Delage, en el autódromo de Mothleryt, el famoso campeón Benoist, se adjudicó en primer lugar el record local de la vuelta a la pista, cubriéndola en 41 s. 10/100, a 223 kilómetros 150 por hora; después logró los siguientes records mundiales

5 kilómetros: en 1 m. 21 s. 28/100, a 221 k. 456 por hora (antiguo recor. 1 m. 25 s. 92/100).

5 millas (8 k. 041): en 2 m. 14 s. 89/100, a 214 k. 750 por hora (antiguo record, 2 m. 18 s. 99/100).

10 kilómetros: en 2 m. 47 s. 50/100 a 214 k. 900 por hora (antiguo record, 2 m. 52 s. 70/100).

Gran Premio de La Baule.

Se ha celebrado en La Baule la tercera jornada de la gran semana automovilista, siendo la prueba sobre cien kilómetros reservada para los coches de cilindrada superior a 1.100 c. c.

La salida se dió a las cinco de la tarde, siendo los resultados obtenidos los siguientes:

Coches de carrera.—1.º, Bejot, sobre «Bugatti»; 2.º, Guérin, sobre «La Perle».

Coches de sport.—1.º, Grieu, sobre «Bugatti» (media: 85 kilómetros 310); 2.º, Cozette, sobre «Bignan».

Coches de turismo.—1.º, Pisart, sobre «Chenard-Walcker» (media: 93 kilómetros 120); 2.º, Bonnasse, sobre «Bugatti»; 3.º, Fourre, sobre «Bugatti»; 4.º, Trehu, sobre «Chenard-Walcker».

Prueba Cuneo. Calle de la Madalena. Muerte del corredor Marchisio.

La primera carrera sobre circuito de Cu-

neo de la Madalena alcanzó una cifra interesante de participantes, ya que 31 coches, repartidos en cuatro categorías, tomaron la salida

Marchisio, que con su «Diatto» había logrado aventajar a los demás vehículos, al tomar cerrado y rápido un viraje en Pietro Porzio sufrió un despiste y volcó, resultando el conductor gravemente herido y casi ileso el mecánico.

El infortunado Morchisio falleció pocas horas después, engrosando la lista de los brillantes y valerosos pilotos desaparecidos.

La clasificación fué la siguiente:

Categoría 1.100 c. c.—1.º, Sandri, sobre «Salmson», en una hora y 34 minutos.

Categoría 1.500 c. c.—1.º, Deo, sobre «Chiribiri», en 55 minutos, 32 segundos y 3/5.

Categoría 2.000 c. c.—1.º, Pagliano, sobre «Bugatti», en 53 minutos, 34 segundos y 3/5.

Categoría más de 2.000 c. c.—1.º, Marsengo Bastia, sobre «Spa», en 54 minutos y 7 segundos.

Clasificación general.—1.º, Pagliano, sobre «Bugatti», en 53 minutos, 34 segundos y 3/5; 2.º, Barsengo Bastia, «Spa», en 54 m. y 7 s.; 3.º, Gola «Bugatti», en 54 m. y 9 segundos.

El fascismo y el automovilismo.

Con ocasión de celebrarse el día 28 del próximo Octubre el aniversario de la marcha fascista sobre Roma, el periódico italiano «La Epoca» está organizando para dicho día una gran carrera de automóviles entre París y Roma.

Mussolini ha aprobado el proyecto y ha nombrado además una Comisión de renombradas personalidades italianas para activar la organización de tan importante prueba.

Se intenta conceder elevados premios en metálico, y además Mussolini ha prometido conceder una valiosa copa de oro para el vencedor.

Divo, con «Delage», vence en la cuesta de Mont-Ventoux, batien- do el famoso record de G. Boillot.

Se corrió la clásica carrera en cuesta de Mont-Ventoux, una de las más famosas carreras europeas.

El resultado de las pruebas ha sido realmente formidable, puesto que dos concurrentes, los dos grandes «ases» de «Delage», Divo y Benoist, han batido el record de Loillot de 1913, que parecía imbatible. El tiempo de Boillot era de 17 minutos y 38

segundos, y Divo ha establecido el mejor de la jornada en 16 minutos, 45 segundos y 4/5. Por su parte, Benoist ha empleado 17 minutos, 23 segundos y 1/5.

El público ha sido numerosísimo y la prueba ha alcanzado un gran éxito, a pesar de que el número de participantes quedó a última hora reducido a 18.

El circuito de «Spezia».

Este circuito se disputó sobre 160 kilómetros para los coches de 1.500 c. c. y sobre 144 para los de 1.100.

Tomaron la salida 16 corredores, 14 en la categoría de 1.500 c. c. y dos coches en 1.100.

He aquí la clasificación:

Categoría 1.500 c. c.—1, Montanari Supremo (Bugatti), 100 kilómetros en 2 h. 24 m. 28 s. 2/5, a una media de 66,448 kilómetros.

Categoría 1.100 c. c.—1, Marino Alberto (Marino), 144 kilómetros, en 2 h. 49 m. 21 s. 1/5.

La V Copa de los Alpes.

La V Copa de los Alpes con sus aplastantes resultados ha demostrado ser la más dura y penosa carrera turista de resistencia que se corre.

La sucesiva eliminación de participantes no ha podido ser más demostrativa: de 25 coches, representativos de las mejores marcas, que tomaron la salida tan sólo cinco han podido terminar tan duro recorrido impuesto, y lo notable del caso es que los tres clasificados en la categoría no reservada a los militares pilotaban coches de mínima cilindrada.

La más dura selección de la carrera tuvo lugar en la cuarta etapa, durante la cual abandonaron 12 coches de los 17 que habían tomado la salida.

Los 1.100 kilómetros que faltaban recorrer al finalizar la cuarta etapa hasta llegar a Milano no ofrecieron serias dificultades para los supervivientes de la carrera que lograron todos terminar la prueba.

Desde el principio de la carrera se consideró como a favoritos de la prueba a los vehículos inscritos a la categoría 1.500 cc., los abandonos fueron menos numerosos en dicha categoría que en las superiores, y los promedios se ajustaban más a lo fijado por el reglamento. Las pequeñas cilindradas triunfaron de nuevo en los Alpes, y en dicho triunfo influyó poderosamente «Bugatti», cuyos litro y medio se encargaron con su carrera de conjunto de aportar su grano de arena a la carrera. Si «Bugatti» influyó grandemente en el brillante papel

de los 1.500 c. c., ha completado su triunfo siendo la única marca que logra clasificarse, no sólo de la categoría litro y medio, sino también de las superiores.

Felippo Tassara, con su «Bugatti», fué constantemente de los mejor clasificados, y con su triunfo ha demostrado que las célebres «pour sang» no son sólo unos vehículos rápidos y nerviosos, sino que son asimismo los seguros y capaces de realizar los más duros recorridos.

«Peugeot», con sus minúsculos 750 c. c., fué la única marca que logró clasificar dos coches, caso extraordinario si se considera que con un motor de menos de un litro lograron realizar lo que coches de más de dos litros no pudieron hacer.

La clasificación general de las etapas es la siguiente:

Categoría 1.500 c. c.—1, Tassara Filippó «Bugatti», en los 2.962 kilómetros 32 en 61 h. 50 m. 9 s. a 47 kilómetros 780 por hora.

Categoría 1.100 c. c.—1, Bianchi Anderloni «Peugeot», los 2.96 kilómetros 32 en 68 h. 23 m. 6 s. a 43 kilómetros 317 por hora.

Categoría militar.—1, Capitán Guerriani (O. M.).

MOTOCICLISMO

El Gran Premio de la Federación Motociclista Belga.

En el circuito de Francorchamps, se ha celebrado el Gran Premio de la Federación Motociclista Belga.

Tomaron la salida 40 concursantes.

En la primera vuelta ha ido en primer lugar absoluto Simpson, sobre «A. J. S.», a 112 kilómetros por hora.

En la segunda vuelta, Simpson y Bennet, sobre «Norton», pasan juntos. Luego Bennet tiene que pararse, y vuelve Simpson a la delantera, seguido de Holowell, sobre «A. J. S.»; pero éste, en la bajada de Masta, al querer pasar a otro concursante ha provocado una caída de ambos, yendo Holowell a dar de cabeza contra un poste y muriendo en el acto. Esto ha sucedido en la quinta vuelta.

El hecho ha causado gran impresión, ensombreciendo el éxito de la carrera.

La clasificación ha sido:

500 c. c.—1.º Bennet, sobre «Norton», 417 kilómetros 200, en 3 horas, 52 minutos y 50 segundos, a 106 kilómetros 710 por hora.

350 c. c.—1.º, Hondley, sobre «Rex Ac. mé», 357 kilómetros 6.0, en 3 horas, 20 minutos y 7 segundos, a 102 kilómetros por hora.

175 c. c.—1.º, Vanneste, sobre «Ready», en 3 horas, 57 minutos y 12 segundos.

El triunfo de los ingleses está siendo muy comentado.

El gran premio de la U. M. S.

Sobre un recorrido de 700 kilómetros de rutas de montaña, en el itinerario de Berna, Lucerna, Zurich, Basilea, Chaux de Fonds y Ginebra se ha celebrado el Gran Premio de resistencia organizado por la Unión Motociclista de Suiza)

Nuevos records mundiales.

En el autódromo de Linas-Monthlery se dispuso el Gran Premio para motocicletas pesadas, llegando en primer lugar Gillard, quien efectuó el recorrido a una velocidad horaria media de 162 kilómetros.

Los seis días internacionales.

La gran prueba de resistencia llamada de los seis días internacionales, ha sido organizada este año en la Gran Bretaña, celebrándose del día 17 al 22 del pasado Agosto.

La salida se dió en los «docks» de Southampton, siendo la meta de llegada Brooklands. Se inscribieron 85 «motos» y 16 «Side-cars». La prueba resultó animadísima, batiéndose algunos records.

Los Grandes Premios del Real Automóvil Club de Cataluña.

Las características más salientes de los reglamentos por que han de regirse el II Gran Premio de Motocicletas y Sidecars y Iº Gran Premio de Autociclos que el Real Moto Club de Cataluña correrá en el circuito de Levante el 25 de Octubre próximo, son las siguientes:

Estas carreras serán internacionales y se correrán de acuerdo con los reglamentos generales de carreras del Real Automóvil Club de España y de la Real Federación Motociclista Española, pudiendo tomar parte en ellas todos los corredores españoles y extranjeros, mayores de diez y ocho años, sobre los cuales no pese resolución alguna de suspensión o descalificación ordenada por las Asociaciones adheridas a la Federación Internacional de Clubs Motocicletas y Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reunidos.

El Real Moto Club de Cataluña se reserva el derecho de rehusar la inscripción de cualquier corredor, así como la de limitar el número de corredores de una misma marca y categoría, si el exceso de inscripciones en relación con los kilómetros del recorrido lo hiciera necesario.

Las motocicletas y motocicletas con sidecar y autociclos admitidas a estas carreras se limitarán a las clases siguientes:

Motocicletas:

Clase A; cubicación total de los cilindros, 250 c. c.; peso mínimo sin bencina, aceite, agua, 60 kilogramos; tamaño mínimo de los neumáticos, cubierta y cámara separados, 50 milímetros.

B, 350 c. c., 75 kg., 55 mm.

C, 500 c. c., 85 kg., 60 mm.

E, 1 000 c. c., 120 kg., 75 mm.

Sidecars:

F, 600 c. c., 125 kg., 65 mm.

G, 1 000 c. c. 160 kg., 75 mm.

Autociclos:

G, de 750 a 1.100 c. c., 350 kg., 75 mm.

H, hasta 750 c. c., 300 kg., 75 mm.

Varios «records» batidos

El motorista inglés Temple ha batido varios «records» en el autódromo de Linas-Monthlery.

Cubrió en una hora 160,188 kilómetros, distancia que bate en cerca de 28 kilómetros el antiguo «records» mundial.

COMERCIALES

El Salón Belga del Automóvil

Como ya hemos anunciado, el XIX Salón del Automóvil de Bruselas, abrirá sus puertas del 5 al 16 de Diciembre.

A falta del Salón de París, que como es sabido no lo hará este año por hallarse ocupado el local por la Exposición de artes decorativas, se espera que el Salón Belga este año alcanzará gran esplendor, concurriendo los industriales de automóviles europeos, que lo aprovecharán para exponer en él las novedades que lanzarán al mercado en el año 1926.

La Exposición, además de automóviles, abarca secciones de motocicletas, bicicletas y aeronáutica.

Matrícula de Valencia.

Los coches matriculados en la Jefatura de Obras Públicas de Valencia, desde Mayo a fin de Agosto, asciende a 300, habiendo quedado el número de matrícula en el 3.535.

Ferias de Automóviles.

Por noticias que tenemos, se proyecta celebrar en la corte durante la primera quincena de Octubre, una Feria de Automóviles de ocasión, existiendo gran entusiasmo entre los organizadores de este certamen que por vez primera se celebrará en Madrid.

CHOFER MECANICO

Joven se ofrece para servicio particular. Dirigirse a esta Administración.

ESTE NÚMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE AGOSTO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
16999	Citroen	Irene Salazar	Hotel Palace	17068	Citroen	Fernando Drake	Alcalá Henares
17000	Studebaker	Emilio Abarca	Ayuntamiento	17069	Cadillac	Condesa de Crecente	San Andrés, 2
17001	Panhard	M. Peretti della Roca		17070	Amilcar	Antonio Sanz	Villamagna, 2
17002	Citroen	Aureliano González	Alcalá, 105	17071	Citroen	Teresa Moreno	G. el Bueno, 27
17003	Buick	Fernando Sirvent	Idem, 39	17072	Panhard	Zóilo Castro	P. Anglano, 7
17004	Peugeot	Luis de Arce	E. S. Miguel, 16	17073	Salmson	Javier Laviña	S. Domingo, 5
17005	Dion Bouton	Francisco Pérez	Abada, 12	17074	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9
17006	Citroen	Luis Rodríguez	Lagasca, 116	17075	Idem	Idem	Idem
17007	Schneider	Urbano González	Alcalá, 101	17076	Bugatti	Eduardo García	Torrijos, 25
17008	Citroen	Emilia Nadales	Lavapiés, 46	17077	Fiat	Camilo Ruiz	Castelló
17009	Idem	Matías Cabezalí	Ministerios, 4	17078	Citroen	M. Milagros Simón	Lista, 19
17010	Renault	Juan José Rojas	Almagro, 48	17079			
17011	Indian	Barón de Tucher	P. Castellana, 4	17080	Hudson	Esteban Blázquez	C. Barajas, 1
17012	Citroen	Oscar Stein	P. del Sol, 3	17081	Moon	Robert Scott	Carmen, 25
17013	Benz	Gualterio Bismelin	Jorge Juan, 47	17082	Austin	Roig Bartholomen	Serrano 104
17014	Fiat	Ramón Pérez Ayala	Espalter, 11	17083	Chenard	Vicente Sáinz	Lealtad, 2
17015	Buick	Mariano Benlliure	Abascal, 53	17084	Citroen	Carlos Trigueros	S. Ildefonso, 3
17016	Cleveland	Mariano Sancho	M. Campos, 9	17085	Idem	Enrique García	Angensola, 3
17017	Amilcar	Idem	Idem	17086	Idem	Manuel Izquierdo	C. Coello, 14
17018	Nash	José Linares Rivas	Orfila, 7	17087	George Irat	Gregorio Martínez	Zurbano, 1
17019	Citroen	Enrique Martínez	Montesquiza	17088	Saurer	Cecilio Lara	Salitre, 2
17020	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5	17089	Renault	Pablo Montenet	F. de la Hoz, 38
17021	Ford	Enrique Ezquerro	Sandoval, 13	17090	Dion Bouton	Bartolomé Valenzuela	Lista, 11
17022	Idem	Manuel López	Toledo	17091	Gray	G. Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
17023	Buick	Alfredo La Torre	Jorge Juan, 7	17092	Ford	Fernando Díaz	Adamantes, 11
17024	Idem	Tomás Rodríguez	P. Bilbao, 11	17093	Renault	Daniel Grifol	C. Coello, 56
17025	Scap	José Mota	Alcalá, 62	17094	Morris	Duque de Alba	Princesa, 10
17026	Ford	Mantequerías Leonesas	Alcalá, 21	17095	Dodge	Leopoldo de Velasco	Leganitos, 54
17027	Citroen	Autos Citroen	Pi Margall, 12	17096	Citroen	Dario Arévalo	Prim, 15
17028	Chevrolet	Eduardo Blázquez	Avila	17097			
17029	Citroen	Juan R. Cabezas	Sagasta, 14	17098	Ford	Manuel Dumet	Argensola, 14
17030	Hispano	P. del Arco y Compañía	Valverde, 36	17099	Renault	Ismael Sánchez	V. Salvanes
17031	Citroen	Jorge de Rizo	Velázquez, 20	17100	Ford	Martín Cuervo	J. del Río, 4
17032	Idem	Autos Citroen	Pi Margall, 12	17101	Citroen	Tomás Herrero	Arenal, 22
17033	Berliet	Emilio Blanco		17102	Idem	José Ochotegui	Fuencarral, 144
17034	Studebaker	Ceferino Martínez	Esparteros, 5	17103	N. A. G.	Segundo Mayayo	B. Murillo, 79
17035	Renault	Eléctrica Madrileña	C. Peñalver, 25	17104	Ford	Compañía Nacional	Gran Vía, 15
17036				17105	Hispano	Secundino Cosmen	Atocha, 38
17037				17106	Moon	Eugene Lonis	Castellana, 28
17038	Ballot	León Cardenal	Serrano, 63	17107	Dion Bouton	Hijos de Labourdette	M. Angel, 31
17039	Ford	Miguel Cajen	R. la Cruz, 70	17108	Ford	Lorenzo Revuelta	P. Segovia, 1
17040	Buick	Conde Valle San Juan	G. Arrando	17109	Lancia	Juan Inchausti	P. del Rey, 6
17041	Idem	Magdalena Misavé	Valverde, 1	17110	Hisparco	Juan Rosales	B. Braganza, 18
17042	Idem	Juan B. Guerra	San Agustín, 9	17111	Citroen	José Rodríguez	P. M. Cristina, 3
17043	Citroen	Emilio de Garacho	Lista, 6	17112	Velocette	Julián de la Fuente	Toledo, 90
17044	Idem	Idem	Idem	17113	Citroen	Maria Pilar Hernández	P. Delicias, 60
17045	Idem	Idem	Idem	17114	Idem	Jaime Aguirre	Velázquez, 28
17046	Idem	Idem	Idem	17115	Idem	Idem	Idem
17047	Idem	Idem	Idem	17116	George Roy	Antonio Sánchez	Prim, 11
17048	Idem	Idem	Idem	17117	Hudson	Idem	Idem
17049	Moon	Juan Peñelas	Idem	17118	Citroen	Roberto Alén	S. Engracia, 36
17050				17119	Berliet	Miguel Muñoz	Toledo
17051	Ford	Francisco González	C. S. Domingo	17120	Nash	Lucas Martín	Hortaleza, 136
17052	Idem	Compañía Telefónica	Gran Vía, 15	17121	Saurer	Obras y Construcción	Alcalá, 73
17053	Idem	Idem	Idem	17122	Panhard	Embajador de Francia	
17054	Idem	Idem	Idem	17123	Citroen	Francisca Atienza	R. Cruz, 80
17055	Idem	Idem	Idem	17124	Renault	Maria Alba	Sta. Catalina, 6
17056	Cidey	René Weber	Infantas, 12	17125	Amilcar	Mariano Sancho	M. Campos, 9
17057	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 15	17126	Ford	Tomás Vidal	Mayor, 80
17058	Idem	Idem	Idem	17127	Citroen	Manuel de la Concha	R. S. Pedro, 50
17059	Citroen	Rosario Boceta	P. Vergara, 78	17128	Idem	Mariano Rubio	S. Agustín, 2
17060	Fiat	Patricio Garbey	Jerez	17129	Ford	C. Barcezuolo	P. Melancólicos
17061	Idem	Consuelo Portella	P. Carmen, 1	17130	Fiat	Vicente García	Sevilla, 3
17062	Idem	Consuelo Larriñaga	C. de Gracia, 56	17131	Jewett	Dionisio Céspedes	Fuencarral, 45
17063	Nash	Duque de Pastrana	F. de la Hoz, 63	17132	Fiat	Vicente Olmedilla	Velázquez, 12
17064	Cadillac	Marqués Mohernado	P. Castellana, 9	17133	Ford	Gregorio Peña	N. del Marqués
17065	Citroen	José María Jardón	Velázquez, 16	17134	Citroen	Jaime Aguirre	Velázquez, 28
17066	Opel	Eduardo Travesedo	M. Riscal, 1	17135	Idem	Idem	Idem
17067	Renault	Luis de Urquijo	Almagro, 26	17136	Idem	Enrique Clos	L. Cabrera, 11

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio	Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
17137	Minerva	M. Juan Hernández	Castelló, 4	17199	Citroen	Benito Picó	Ayala, 16
17138	Citroen	Miguel Sánchez	E. Santo, 6	17200	Idem	Juan Alvarez	San Bernardino
17139	Idem	Manuel Villafranca	Cartagena, 7	17201	Mathis	M. Sancho	M. Campos, 9
17140	N. A. G.	Manuel Moratilla	Libertad, 55	17202	Radio	Abdón Gil	Cazaleyas
17141	Citroen	Rai nundo Gamboa	San Marcos, 37	17203			
17142	D. F. P.	P. del Arco y Compañía	Valverde, 36	17204	Citroen	Gregorio Cristóbal	Ríos Rosas, 10
17143	Idem	Idem	Idem	17205	Idem	Idem	Idem
17144	Citroen	Joaquín Ruano	Sta. Isabel, 17	17206	Idem	Luis Entero	G. el Bueno, 5
17145	Cadillac	Legación de Servia		17207	Ford	Antonio Arazola	Velázquez, 114
17146	Citroen	Pilar Bertola	Huertas, 58	17208	Idem	S. Martínez	B. Murillo, 71
17147	Ford	José Ramilla	Cañizares, 16	17209	David	Santiago Pí López	C. Coello, 47
17148	Amilcar	Aurora Arias	Zurbano, 32	17210	Citroen	Rafael San-os	Ponzano, 8
17149	Dodge	José Fernández	San Mateo, 15	17211	Unión	Hugo Kattwinkil	N. Balboa, 8
17150	Renault	Alberto I. Thiebaut	Serrano, 30	17212	Citroen	Antonio Moreno	Lista, 30
17151				17213	Idem	Pedro Vindel	Canillejas
17152				17214	P. Arrowwz	Williams H. Trus	Serrano, 66
17153	Citroen	Adolfo Sánchez	Salón Prado, 4	17215	Citroen	Carlos Mendoza	A. Valle, 6
17154	Marmon	José M. Urgoiti	Larra, 6	17216	Saurer	Antonio González	
17155	Berliet	Agustín de Lázaro	E. Santo, 51	17217	Renault	Francisco León	Ríos Rosas, 21
17156	Studebaker	José G. Ceballos	Rosales, 62	17218	D. F. P.	P. del Arco	N. Balboa, 3
17157	Morris	Angel Galarza	Valenzuela, 5	17219	Amilcar	José Adell	Bolsa, 2
17158	Citroen	Ubaldo de Aspiazun	Castelló, 12	17220	Douglas	César Goitre	S. M. ^a Cabeza
17159	Renault	María Alhama	Hermosilla, 34	17221	Chibiri	Luis García	Luchana, 34
17160	Citroen	Joaquín Escribano	G. Pardiñas, 85	17222	Citroen	Manuel Alvarez	Valenzuela, 4
17161	Benz	Antonio Sáinz	Sacramento, 5	17223	Gray	Fulton Taylor	G. Quevedo, 5
17162	Salmson	A. Ureña	Prim, 1	17224	Idem	Idem	Idem
17163	Peerles	Félix Martín	G. Pardiñas, 28	17225	Reo	Máximo Kusten	Alfonso XII, 44
17164	Idem	Idem	Idem	17226	Ford	Eduardo Cabrerizo	Alcalá, 109
17165	Ford	Eugenio Ortega	Añorez Tajo	17227	Fiat	Federico Cansado	Recoletos, 14
17166	Buick	Manuel Cobo	Feijóo, 2	17228	Morris	Conde de Malladas	R. Francisco, 16
17167	Idem	Rafael Torroba	Velázquez, 38	17229	Ford		
17168	Citroen	José Luis Gutiérrez	Leganitos, 48	17230	Minerva	H. Gebhard	Alfonso XII, 24
17169	R. E. O.	Enrique Loewe	Barquillo, 7	17231	Berliet	Germán Gervas	Alcalá, 140
17170	Schneider	Antonio López	Velázquez, 17	17232	R. E. O.	H. Kattwinkel	N. Balboa, 8
17171	Nash	Adolfo Hinojar	Alcalá, 161	17233	Ford	Lorenzo Frutos	San S. Reyes
17172	Dion Bouton	Arcadio Torres	S. Domingo, 6	17234	Faun	Gabino Trigo	R. S. Pedro, 24
17173	Fiat	Vicente Parra	Esparteros, 11	17235	Delahaye	Desmarais Hermanos	C. Xiquena, 6
17174				17236	Idem	Idem	Idem
17175	Citroen	Hipólito Pérez	Palafox, 25	17237	Fiat	Jesús Alcobendas	Olmo, 2
17176	Thoman	Casimiro Ortega	Maldonadas, 11	17238	Idem	Serafin Aycart	M. Alvaro, 24
17177	Berliet	Man. el M. ^a Bruzi	8agasta, 24	17239	Idem	Rafael Martínez	El Pardo
17178	Mercedes	Dirección de Seguridad		17240	Panhard	Marqués de Orellana	Romanones, 8
17179	Ford	Manuel del Sol	San Andrés, 5	17241	Ford	José Ventoso	1.º de Mayo, 4
17180	Crespille	Eusebio Sánchez	Galileo, 5	17242	Chrysler	Compañía Ingeriol	Sta. Catalina, 5
17181	Studebaker	Pablo Ruiz	S. Martín, 5	17243	Idem	Jorge Soto	Jener, 8
17182	Maxwell	Carlos Nienlant	Mendizábal, 55	17244	Idem	Marqués de Palmas	Caracas, 19
17183	Citroen	Teresa Ruiz	Castellana, 16	17245	Ford	Sociedad Santillana	P. Recoletos, 17
17184	Panhard	«El Aguila». Cervezas	G. Lacy, 33	17246	Idem	R. La Cierva	
17185	Idem	Idem	Idem	17247	Oakland	Rodolfo Pérez	P. Vergara, 64
17186	Landa	José Jener	Alcalá, 31	17248	Peugeot	Enrique Rameu	A. R. Victoria, 8
17187	Amilcar	José Antonio Martínez	Caracas, 8	17249	Dodge	Luis Clerget	B. Murillo, 106
17188	Bugatti	Ramiro García	Espoz y Mina, 1	17250	Harley	Luis Hurtado	Rodas, 46
17189	Studebaker	Amelia Villeta	C. Coello, 9	17251	Fiat	Enrique Goded	Zorrilla, 28
17190	Dodge	Auto Tracción, S. A.	M. Campos, 49	17252	Unic	José Pifarré	G. Paredes, 17
17191	Idem	Franciseo Ronabal	R. Cruz, 7	17253	Ford	Constructora Madrileña	P. Isabel II
17192	Citroen	Luis Hernández	A. Castro, 7	17254	Harley	Carlos Richer	Aranjuez
17193	Renault	Javier López	Socuéllamos	17255	Talbot	Juan Fortuny	Colegiata, 13
17194	Gray	Segismundo Gómez	Cuenca	17256	Minerva	Juan B. Trillas	Castelló, 35
17195	Ford	Luis Oltra	Guindalera	17257	Mathis	M. Sancho	
17196	Peugeot	Joaquín G. Covisa	Alcalá, 93	17258	Velocette	Isidro Navarro	Córdoba
17197	Buick	José María Millet	Idem, 62	17259	Amilcar	Luis Iriginal	Recoletos, 23
17198	Thoman	Modesto San Andrés	Morata	17260	Fiat	Emilio Polonio	Progreso, 13

"MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

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

MADRID