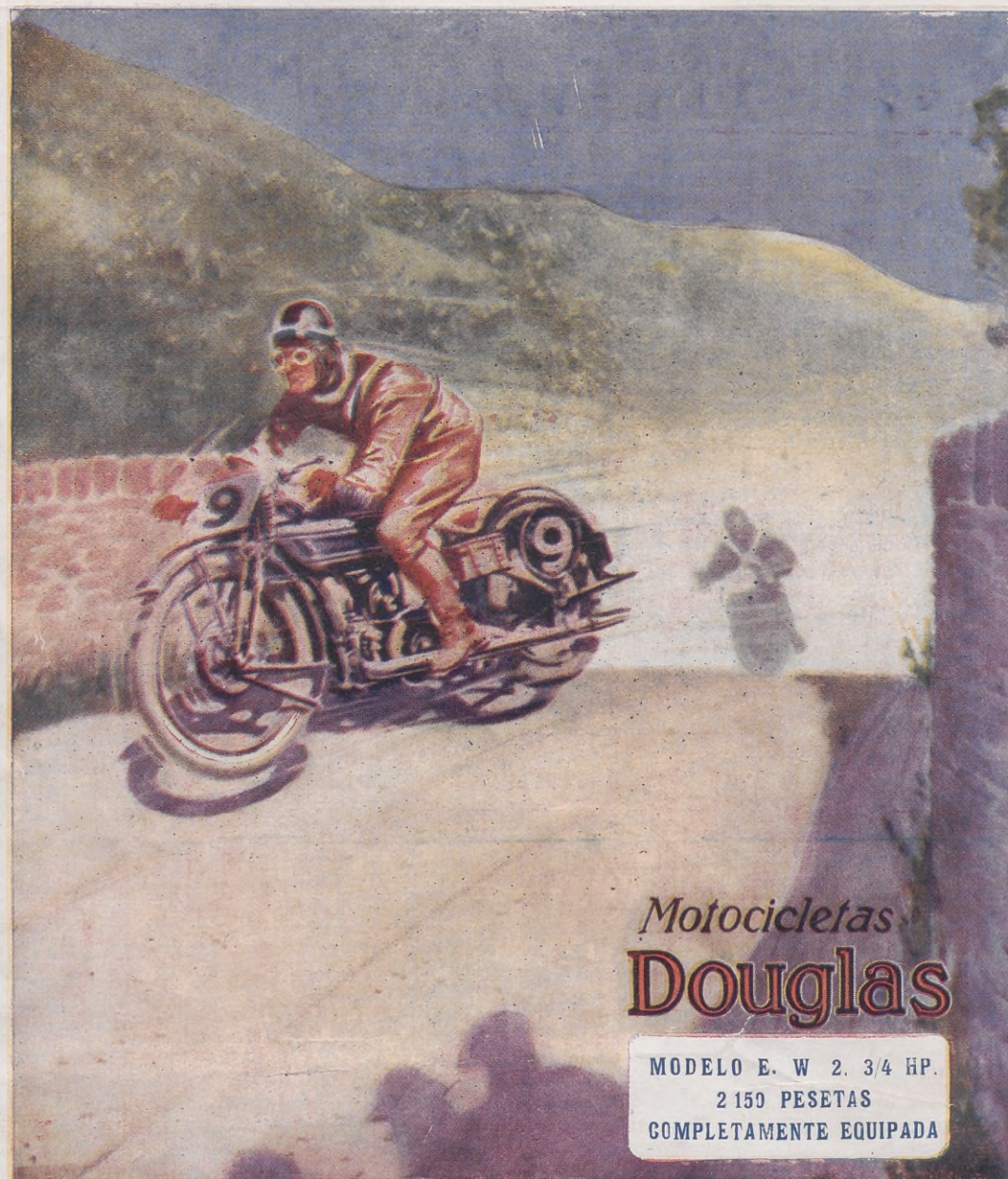




REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA;

SANTIAGO SÁNCHEZ QUIÑONES

ALBERTO AGUILERA, 14

MADRID

TELÉFONO 31.572

Año 1927
falta nº 17
D
6989

luego 1927

10

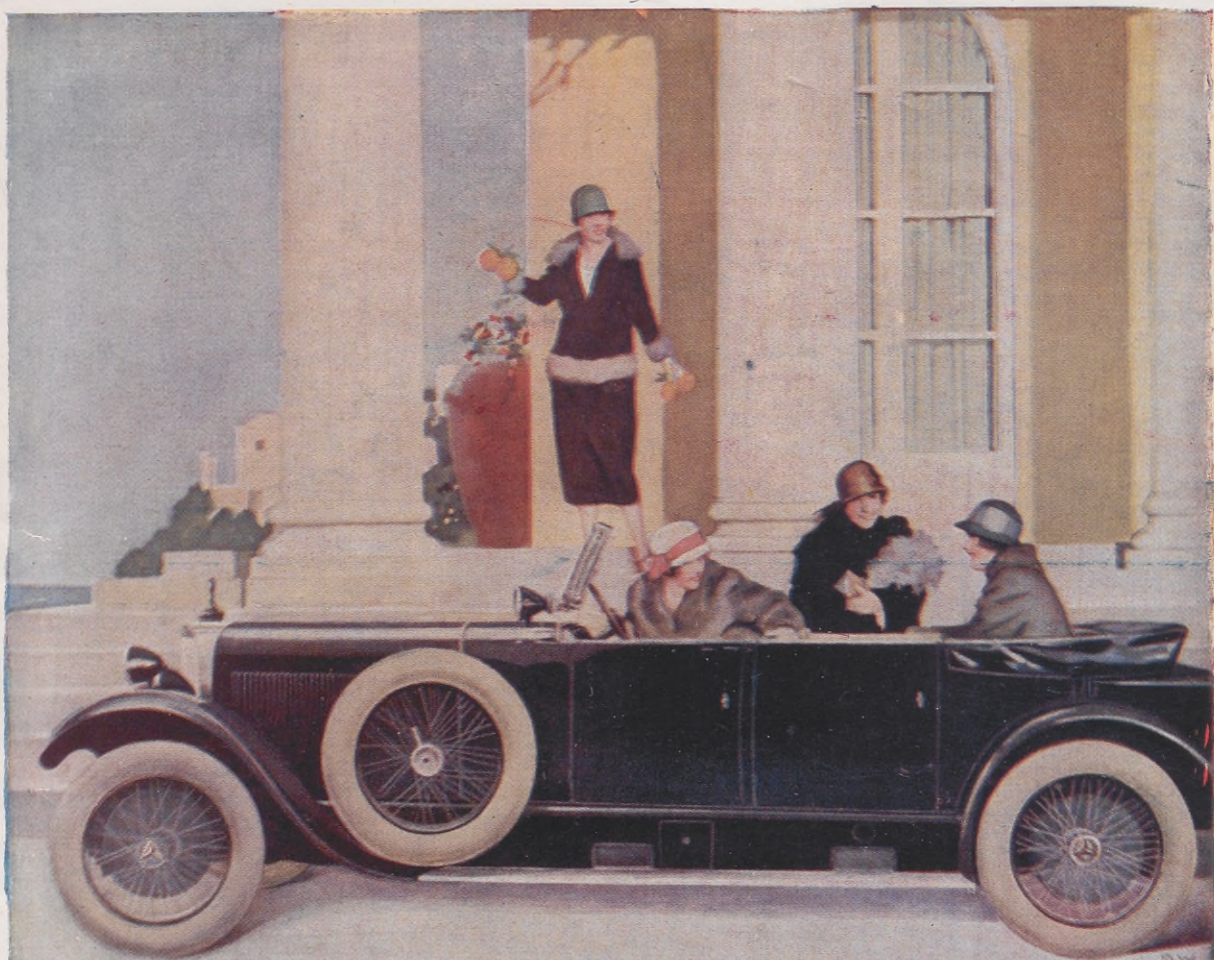
Auto



24 JUN 1927

60 cts.





MERCEDES-BENZ



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



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

MERCEDES-ESPAÑOLA S.A.

Av. C. Peñalver, 25.

Direcciones muy recomendables



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

CONRADO ROCH

CASA CENTRAL:

Paseo del Prado, 46.-MADRID

Apartado 7.047. Tel. 54494



RENOVACIÓN DE CUBIERTAS
Y CÁMARAS POR EL SISTEMA

HAYWOOD

50, Castelló, 50.

MADRID

SANTANDER
HOTEL GOMEZ

COLOSIA, 1

Restaurant - Baños privados - As-
censor - Agua corriente - Intérprete
Tel. 154 - Dir. teleg. «Hotel Gómez»



Segmentos

BINET

oblicuos

Bayoneta

Lehmann

J. URIA CONCESIONARIO

ALFONSO XII, 15

MADRID

REMITE CATÁLOGOS

SAN SEBASTIÁN
HOTEL EUROPA

PROPIETARIO: E. ARANA

MUY RECOMENDADO POR SU EX-
CELENTE SITUACIÓN Y SERVICIO

LUBRIFICANTES
NEUMÁTICOS

ACCESORIOS



BARBARA DE BRAGANZA, 10
MADRID

IMPORTACIÓN
DIRECTA

TELEFONO 34673

Direcciones muy recomendables

MARCOS

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

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

¡NEUMATICOS Y BANDAJES!

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

¡¡ÚLTIMA FABRICACIÓN!!

¡¡PARA COMPRAR BARATO!!

CASA ARDID

Genova, 4. Teléfono 32058 MADRID
Exportación a provincias.



F. Brahojos Herreros

Jorge Juan, 19. - Teléf. 50002

VENTA AL POR MAYOR Y DETALL
- DE -

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

BUIJÁS CHAMPION TODOS LOS TIPOS

JUNTAS CULATAS TODOS LOS COCHES

FAROS MARCHAL

PRECIOS SIN COMPETENCIA

¡¡AUTOMOVILISTAS!!

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

¿QUEREIS ECONOMIZAR TIEMPO Y DINERO? CONSULTAD PRECIOS A

NICOLÁS GIMÉNEZ
Hernán Cortés, 16. - MADRID



¡AUTOMOVILISTAS!

Tendréis resuelto el problema reparando o recauchutando vuestros neumáticos en los

TALLERES KADIK

SANTA ENGRACIA, 67. - Teléf. 31761

MADRID

Máxima garantía

ELÍAS ACOSTA

Talleres mecánicos para la reparación de toda clase de automóviles y maquinaria en general. Ex-inspector en España de los automóviles «Rolls-Royce» y de la casa C. de Salamanca.

Galileo, 8, quipdo.-MADRID

Teléfono 34135

ANTONIO MONTES

SASTRE

Últimas novedades en géneros ingleses y del país.

PRINCESA, 5, PRAL.

MADRID

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Enero de 1927 (hasta el día 22)

Núm.	Marca y Propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
21.471.	<i>Fiat</i> .—Jenaro A. Castilla, C. de Aranda, 1.	21.534.	<i>Citroën</i> .—Vicente Moreno, San Bernardo, 104.
472.		535.	<i>Citroën</i> .—José Cobell, Av. Alfonso XIII, 12.
473.		536.	<i>Fiat</i> .—José Iglesias, Campomanes, 10.
474.	<i>Velocette</i> .—M. Cantó, Princesa, 14.	537.	<i>Fiat</i> .—Duque de Abrantes, Ppe. Vergara, 9.
475.	<i>Messier</i> .—Gregorio Fernández, Montesquiza, 38	538.	<i>RENAULT</i> .—Francisco Fernández, Moratín, 61
476.	<i>Citroën</i> .—Angel Camarero, Fúcar, 20.	539.	<i>Internacional</i> .—Compañía Internacional.
477.		540.	<i>Internacional</i> .—Compañía Internacional.
478.		541.	<i>CHRYSLER</i> .—Fernando Morán, Daoiz, 6.
479.	<i>Amilcar</i> .—Conde de la Cabaña, Quintana, 9.	542.	<i>CHRYSLER</i> .—Fernando Morán, Daoiz, 6.
480.	<i>Citroën</i> .—Félix Alcira, Angel, 6.	543.	<i>Studebaker</i> .—Mateo López, Alcalá, 104.
481.	<i>RENAULT</i> .—Plácido Arroyo, Lista, 78.	544.	<i>Standar</i> .—Ernesto W. Cox, R. de la Cruz, 56.
482.	<i>Citroën</i> .—María Luisa Cubert, Luchana, 8.	545.	<i>Ford</i> .—F. Orbinay, Peñón, 40.
483.		546.	<i>Citroën</i> .—Rafael Lago, Fuente Obejuna.
484.		547.	<i>Citroën</i> .—Agustín Eurile, Infantas, 11.
485.	<i>Ford</i> .—Balhino Díaz, Preciados, 8.	548.	<i>PAIGE</i> .—Fernando Coyhen, Pino, 11.
486.		549.	<i>PAIGE</i> .—Dolores Borrell, Ferraz, 86.
487.		550.	<i>Citroën</i> .—José Navarra, N. de Balboa, 56.
488.	<i>BUICK</i> .—Compañía Telefónica.	551.	<i>Packard</i> .—Ministerio Gobernación.
489.	<i>Citroën</i> .—Enrique Tarragó, C. San Jerónimo, 34	552.	<i>Chenard</i> .—José Alemany, G. Ortega, 8.
490.	<i>RENAULT</i> .—Frutos Barbero, C. Santiago, 6.	553.	<i>Ford</i> .—Comp. Carbonífera, Esparteros, 9.
491.	<i>Amilcar</i> .—Francisco T. del Castillo, Porlier, 35.	554.	<i>Ford</i> .—Gregorio Martínez, Osusco.
492.	<i>Willys</i> .—Alejandro González, Oritores, 1.	555.	<i>Citroën</i> .—Félix Albira, Angel, 6.
493.	<i>Citroën</i> .—Romualdo Cerezo, San Bernardo, 109.	556.	<i>RENAULT</i> .—Juan Montero, C. Romanones, 1.
494.	<i>Elcar</i> .—Francisco Cubas, Fernando el Santo, 25	557.	<i>Fiat</i> .—Juan Rózpide, Serrano, 25.
495.	<i>Fiat</i> .—Francisco Treviño, Criptana.	558.	<i>Ford</i> .—Nimeriano Alvarez, Cenicientos, .
496.	<i>Citroën</i> .—Ramón Olo. L. de Rueda, 17.	559.	<i>Citroën</i> .—Francisco Martín, Colón, 6.
497.	<i>Citroën</i> .—Vicente Moreno, Segovia, 5.	560.	<i>Harley</i> .—José Monje, Infantas, 34.
498.	<i>R. Schneider</i> .—Carlos Padró, Arenal, 20.	561.	<i>Clyno</i> .—Duque de Hornachuelos, Castellana, 15.
499.	<i>Packard</i> .—Evencio Sánchez, Alcalá, 97.	562.	<i>Laffly</i> .—Pavimentos, Valenzuela, 3.
500.	<i>Citroën</i> .—Justo Andrés, Ponce de León, 4.	563.	<i>CHRYSLER</i> .—Victoria Fernández, Velázquez, 9
501.	<i>Citroën</i> .—Adela Campos, Hermosilla, 108.	564.	<i>Citroën</i> .—Vicente Moreno, Segovia, 5.
502.	<i>Willys</i> .—Ferrocarriales Norte, Rey Francisco, 1.	565.	<i>Citroën</i> .—Félix Albira, Angel, 6.
503.	<i>CHRYSLER</i> .—Sdad. Saltos Alberche. Lealtad, 3	566.	<i>CHRYSLER</i> .—Carlos Larios, Castellana, 56.
504.	<i>RENAULT</i> .—Marq. ^a de la Ensenada, Sagasta, 26	567.	<i>Morris</i> .—Soledad Gutierrez, Gran Vía, 23.
505.	<i>Motobloc</i> .—Automóviles Minerva. Castelló, 41.	568.	<i>Gobron</i> .—Nicolás Gastón, Sagasta, 20.
506.	<i>Fiat</i> .—Antonio Pérez, R. de la Cruz, 44.	569.	<i>Zedel</i> .—Gonzalo Jiménez, Pinar, 21.
507.	<i>Zedel</i> .—Domingo Martínez. Vallehermoso, 9.	570.	<i>Citroën</i> .—Jesús Mostaza, C. Coello, 87.
508.	<i>Citroën</i> .—Adriana Pastrana. Flridablanca, 3.	571.	<i>HOTCHKISS</i> .—Antonio Trillo, Pelayo, 8.
509.	<i>BUICK</i> .—José Tello, Porlier, 3.	572.	<i>Zedel</i> .—Saturnino Archillas, Montero, 22.
511.	<i>Citroën</i> .—Guillermo Angel, Mendizábal, 54.	573.	
510.	<i>Citroën</i> .—Juan del Alcázar, P. San Andrés, 2.	574.	<i>Citroën</i> .—Abel Díez, C. Coello, 8.
512.	<i>BUICK</i> .—José Berenguer, Peñalver, 5.	575.	<i>Citroën</i> .—Santiago Arribas, Abascal, 15.
513.	<i>BUICK</i> .—Vizconde de Garci, Guirlana, 9.	576.	<i>Citroën</i> .—Alejandro Talsa, Santibañez.
514.	<i>Morris</i> .—Martín Corral, Barbieri, 1.	577.	<i>BUICK</i> .—C. ^a E. Neumáticos, Recoletos, 1.
515.	<i>Ford</i> .—Julían Alcázar, Villarejo Salvanes.	578.	<i>Fiat</i> .—Antonio Magaña, Carretas, 3.
516.	<i>Nash</i> .—Antonio Sanz, Lista, 21.	579.	<i>Hisparco</i> .—Manuel Pérez, N. de Balboa, 25.
517.	<i>CHRYSLER</i> .—Pascual Bravo, Peñalver, 20.	580.	<i>Nash</i> .—Conde Velayos, Martínez Campos, 25.
518.		581.	<i>JEWET</i> .—Lorenzo Machicado, Alcalá.
519.	<i>RENAULT</i> .—José Muñoz, Libertad, 26.	582.	
520.	<i>Peugeot</i> .—María Rodríguez, Alcalá, 173.	583.	<i>Fiat</i> .—José Sanjurjo, Argensola, 10.
521.	<i>Peugeot</i> .—María Rodríguez, Alcalá, 173.	584.	<i>Ford</i> .—Tomás Blanco.
522.	<i>RENAULT</i> .—María Rodríguez, Alcalá, 173.	585.	<i>CHRYSLER</i> .—Ignacio Fernández, Castellana, 61
523.	<i>Peugeot</i> .—María Rodríguez, Alcalá, 173.	586.	<i>Ford</i> .—Carlos Carazo, Barquillo, 26.
524.	<i>Peugeot</i> .—María Rodríguez, Alcalá, 173.	587.	<i>Citroën</i> .—Anselmo Cepeda, N. de Balboa, 6.
525.	<i>Citroën</i> .—Pablo Cristóbal, Leganitos, 25.	588.	<i>Indian</i> .—Fernando Muñoz, Toledo.
526.	<i>CHEVROLET</i> .—Minas Almadén.	589.	<i>Citroën</i> .—José Muñoz, Montero, 47.
527.	<i>RENAULT</i> .—Conde de Velayos, M. Campos, 27.	590.	<i>RENAULT</i> .—Antonio Turnes, Ayala, 3.
528.	<i>Studebaker</i> .—Vicente Alvarez, Alfonso XII, 5.	591.	<i>Ford</i> .—Alberto Sánchez, Aguila, 11.
529.	<i>Ford</i> .—León de Mesonel, P. Imperial, 1.	592.	<i>RENAULT</i> .—Luis de la Mata, Alcalá, 102.
530.	<i>Citroën</i> .—Carlos Benito, Relatores, 9.	593.	<i>Fiat</i> .—Martín Martínez, Atocha, 25.
531.	<i>Voisin</i> .—Miguel Arce, Zurbano, 4.	594.	<i>CHRYSLER</i> .—Carlos Larios, Castellana, 43.
532.	<i>Voisin</i> .—Raimundo Ruiz, Alcalá, 113.	595.	<i>Fiat</i> .—José Hidalgo, P. de Bilbao, 5.
533.		596.	<i>Itala</i> .—Daniel Rodríguez, Génova, 23.
		597.	<i>Delage</i> .—Luisa Guerrero, Echegaray, 27.
		598.	<i>Morris</i> .—José Navarro, Cava Baja, 32.

Núm.	Marca y Propietarios
21.599.	<i>Citroën</i> .—Elvira López, Latoneros, 6.
600.	
601.	<i>Moon</i> .—Flora Campaña, Fuencarral, 23.
602.	<i>Chenard</i> .—Conde de Torrellano, Trafalgar, 19.
603.	<i>Voisin</i> .—Carmen Tremenlet, Tudescos, 5.
604.	<i>Schneider</i> .—José María Escarriaza, Almagro, 23.
605.	<i>Citroën</i> .—José Gómez, María Molina, 92.
606.	<i>Citroën</i> .—Luis Díez, Fuencarral, 53.
607.	<i>Fiat</i> .—Miguel Moreno, Velarde, 13.
608.	<i>Citroën</i> .—Luis Gallardo, Burgos.
609.	<i>Studebaker</i> .—Saturnino Calderón, Puerta Sol, 5.
610.	<i>Cadillac</i> .—Pedro Sandarias, Recoletos, 3.
611.	<i>Ford</i> .—L. Castro, Ronda de Atocha, 23.
612.	

Núm.	Marca y Propietarios
21.613.	<i>Indian</i> .—Eduardo Escribano, F. González, 19.
614.	<i>Studebaker</i> .—Emilio Morales, Aguas, 13.
615.	
616.	
617.	
618.	<i>Ford</i> .—Saturnino Herrero, P. Progreso, 8.
619.	<i>Citroën</i> .—Eduardo Ródenas, Alarcón, 29.
620.	<i>Opel</i> .—Fermín Fraguas, S. Bernardo, 16.
621.	<i>Fiat</i> .—Carmen Villas, H. Metropolitano.
622.	<i>CHRYSLER</i> .—León Cardenal, Serrano, 62.
623.	<i>Ford</i> .—Pedro Prieto, S. Andrés, 3.
624.	<i>Citroën</i> .—José Ferrero, Villanueva, 26.
625.	<i>Citroën</i> .—Gustavo Gallardo, Ferraz, 2.
626.	<i>Hupmobile</i> .—Pedro Calderón, Lista, 6.
627.	<i>Citroën</i> .—Félix Alvira, Angel, 6.

GUIPUZCOA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Diciembre de 1926

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

Núm.	Marca y Propietarios
4.883.	<i>Lincoln</i> .—Marcelo Sarasola, Plaza Guipúzcoa, 11.
884.	<i>De Dion</i> .—Juan Jaureguiualzo, Idiazabal.
885.	<i>BUICK</i> .—Ignacio Bordolla, S. S., Villa Bethania.
886.	<i>Fiat</i> .—Fernando Periquet, Ramón María de Lili.
887.	<i>BUICK</i> .—Juan Plazaola, Legazpia.
888.	<i>CHRYSLER</i> .—Juan M. Knigh, S. S., Villa Ondar-Alda.
889.	<i>Citroën</i> .—Vicente Sánchez, General Arteché, E. 3º
890.	<i>Citroën</i> .—Juan María Ros, Villa Catalina.
891.	<i>Citroën</i> .—Manuela Burruchaga, Embeltran, 36.
892.	<i>Citroën</i> .—Antonio Picazo, Prim, 10.
893.	<i>Citroën</i> .—Ramón Liceaga, Hernani.
894.	<i>Berliet</i> .—Viuda de Alda y Marcelino Bartolomé, Tolosa.
895.	<i>Essex</i> .—Pedro Rivera, Villa Margot.
896.	<i>B. S. A.</i> —Manuel Fernández, Puerto Pasajes.
897.	<i>CHRYSLER</i> .—Joaquín Santos Suárez, Madrid.
898.	<i>CHRYSLER</i> .—Eugenio Roesset, Madrid.
899.	<i>RENAULT</i> .—Hermann H. Bemberg, Irún, Fonda.
900.	<i>RENAULT</i> .—Francisco A. Goñi, P. R. (Navarra).
901.	<i>De Dion</i> .—Higinio Rozusta, Mondragón.
902.	<i>Peugeot</i> .—Ignacio Punzuaga, Eibar.
903.	<i>RENAULT</i> .—Charles Darasse, Rentería.
904.	<i>U. S. A.</i> —Manuel Aduriz, Rentería.
905.	<i>De Dion</i> .—Gregorio Zabala, Azcoitia.

Núm.	Marca y Propietarios
4.906.	<i>Fiat</i> .—Louis Ferrou, Adury (Francia).
907.	<i>RENAULT</i> .—Tomás Aguirre, Arechavaleta.
908.	<i>BUICK</i> .—Ramona de Eulate, Plaza del Centenario.
909.	<i>Packard</i> .—Vicente García Murtiolos, Madrid.
910.	<i>Rolls</i> .—Javier A. de Aragón, Ferraz, 14, (Madrid)
911.	<i>BUICK</i> .—Alejandro Lanz, Pamplona.
912.	<i>BUICK</i> .—Manuel Martínez Iturralde, Prim, 22.
913.	<i>Citroën</i> .—Pablo Fluriol, Av. Pí y Margall, 12. M.
914.	<i>Delage</i> .—Julio Segovia, Fueros, 1.
915.	<i>Rolls</i> .—Conde de Vilana, S. Engracia, 15, M.
916.	<i>A. S.</i> —Agustín Ciriza, Aldamar, 22.
917.	<i>Studebaker</i> .—Miguel Gaztiarona, Leiza, N.
918.	<i>Citroën</i> .—Juan de Echaide, General Echagüe, 15.
919.	<i>Auburn</i> .—Goodrich, S. A., Madrid.
920.	<i>BUGATTI</i> .—Francisco S. Sebastián, Oria-Urnieta.
921.	<i>Voisin</i> .—José María Zuriabarrain, Oquendo, 28.
922.	<i>O. M.</i> —Francisco Ubillos, Vergara.
923.	<i>BUICK</i> .—José Antonio Recarte, Irún.
924.	<i>Citroën</i> .—Yeregui Hermanos, Zumaya.
925.	<i>Citroën</i> .—Eduardo Laya, Bengoechea, 3.
926.	<i>Citroën</i> .—Dionisio Lasarte, Churruca, 3.
927.	<i>Citroën</i> .—Cecilio Guezala, Lezo.
928.	<i>CHEVROLET</i> .—Pedro Guibelalde, Lizarza.
929.	<i>B. S. A.</i> —José Luis Aizpurua, Tolosa.
930.	<i>RENAULT</i> .—Angel Múgica, Vergara.

VIZCAYA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Diciembre de 1926

Datos facilitados por el A. C. de V.

Núm.	Marca y Propietarios
5.332.	Peugeot.—Félix Valle Madariaga, Miranda.
333.	RENAULT.—Juan J. Gastanazatorre, Bilbao.
334.	Packard.—Victoriano José Yonn, Bilbao.
335.	Cadillac.—Carolina Mac Mahón, Bilbao.
336.	Unic (t.)—Morán y Abrisqueta, Bilbao.
337.	Hupmobile.—Sores. Mariano Sancho, Bilbao.
338.	Peugeot.—Luciano Alcatena, Bilbao.
339.	RENAULT.—Fernando Jáuregui, Bilbao.
340.	Ford.—Federico González, Bilbao.
341.	Delahaye.—Industrias Babel y Nervión, Bilbao.
342.	RENAULT.—Carmelo Leizaola, Bilbao.
343.	JEWET.—Lorenzo Ispizua, Bilbao.
344.	Fiat.—Lázaro Mendizábal, Sopuerta.
345.	Delage.—Venancio Echeverría, Bilbao.
346.	Rudge.—Calixto Lecube, Lemaza.
347.	CREVROLET.—Juan Barren, Castro.
348.	Mathis.—Seres. de Mariano Sancho, Bilbao.
349.	CHEVROLET.—Pedro Beristain, Ondarroa.
350.	BUICK.—Tomás Obieta, Bilbao.
351.	Ford (t.)—S. A. Harino Panadera, Bilbao.
352.	José Aguirre, Somorrostro.
353.	CHEVROLET.—Joaquín M. ^a Arellano, Bilbao.
354.	Terrot.—Manuel Cerro, Castro.
355.	Packard.—Juan Echevarría, Bilbao.
356.	Ford (t.)—Joaquín Cotoren, Bilbao.
357.	Hupmobile.—Arturo Gallardo, Bilbao.
358.	Nash.—Viuda de Real de Asúa, Bilbao.
359.	AUSTIN.—Cristóbal Valdés, Las Arenas.
360.	Cottin.—Sinfiriano Olábarri, Ibarra.
361.	BUICK.—Luis Allende, Bilbao.
362.	Ford (t.)—Acha, Hermanos, Bilbao.

Núm.	Marca y Propietarios
5.363.	RENAULT.—Garteiz H. ^o , Yermo y C. ^a , Bilbao.
364.	Overland.—Nicolás Duque, Las Arenas.
365.	Hispano.—José Arana Uriarte, Bilbao.
366.	Zedel.—Eduardo Sandon, Baracaldo.
367.	Panhard.—Seres. de Mariano Sancho, Bilbao.
368.	Hupmobile.—Ignacio Arámburu, Guipúzcoa.
369.	Ford (t.)—Cosme Palacio y Hermano, Bilbao.
370.	BUGATTI.—José Joaquín Palacio, Bilbao.
371.	CHRYSLER.—Enrique Epalza Zubiría, Bilbao.
372.	Fiat.—Ferrocarriles Vascongados, Bilbao.
373.	BUICK.—Mariano Corral, Algorta.
374.	Aurea.—Viuda e Hijos de Ituarte, Bilbao.
375.	CHEVROLET.—Gral. Motors Peninsular, Bilbao.
376.	RENAULT.—Garteiz H. ^o , Yermo y Comp., Bilbao.
377.	RENAULT.—Juan Prado, Bilbao.
378.	Fiat.—José Acebal, Castro.
379.	RENAULT.—Ilsa Wesche de Meyer, Amurrio.
380.	RENAULT.—Ana Zuazo, vda. de Chávarri, Bilbao.
381.	CHEVROLET (t.)—Francisco Gómez, Arredondo.
382.	Mathis.—Sucesores Mariano Sancho, Bilbao.
383.	BUICK.—Juan Abrisqueta, Plencia.
384.	RENAULT.—Conde de Casa Montalvo, Bilbao.
385.	RENAULT.—Jerónimo Merino, Bilbao.
386.	Auburn.—Presentación Cámara, Bilbao.
387.	De Dion.—Urquijo y Compañía, Bilbao.
388.	Citroën.—Roque Eléxpuru, Bilbao.
389.	BUICK.—Ramón Echevarría, Bilbao.
390.	Ford (t.)—Vizcaya Automóvil, Bilbao.
391.	RENAULT.—Jerónimo Merino, Bilbao.
392.	Fiat.—Enrique Duro, Sestao.
393.	Unic (t.)—Agustín Mariscal, Bilbao.
394.	U. S. A. (t.)—Felipe Ruiz, Bilbao.

SEVILLA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Enero de 1927

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

Núm.	Marca y Propietarios
7.530.	Hupmobile.—Daniel Herrera Ortiz.
531.	Willys.—José Espiau Muñoz.
532.	Ford.—Manuel Benjumea y Martínez Pinillos.
533.	RENAULT.—Manuel A. Carrasco, Saucedo, 3.
534.	CHEVROLET (t.)—Pedro Gamero Tagua, Morón.
535.	Ner-a-Car.—Manuel Salgueiro Bustos.
536.	F. N.—Enrique Añino Ilzarbe, Corral del Rey, 2.
537.	Ford (t.)—Miguel Delmás Fardo, Coria.
538.	Dodge.—Manuel Reyes Blanco.
539.	Ford.—José Gordillo y José Vázquez, Bormujos.
540.	CHEVROLET (t.)—José Rechi Ballesteros.
541.	Ford.—Antonio Iñigo, Camas.
542.	Fiat.—Manuel Trujillo Carnal.

Núm.	Marca y propietarios
7.543.	Ford.—Manuel Valdés González, Herrera.
544.	CHEVROLET.—José L. R. Castellón, Marchena.
545.	Indian.—Gaspar Torres del Pozo.
546.	CHEVROLET.—Manuel Luque Melero, Ecija.
547.	Dodge.—Pedro Blanco Camacho, Utrera.
548.	Ford.—Juan García Caro.
549.	Ford.—Manuel Fernández y Fernández, Estepa.
550.	Ford (t.)—Antonio Núñez Ojeda, Alcalá del Río.
551.	Dodge.—Francisco López Velasco.
552.	BUICK.—Manuel Rincón y Rincón.
553.	Labor.—Andrés Carrasco Rebollo, La Alhambra.
554.	Ford.—Juan Durán Adame.
555.	CHRYSLER.—Armando Soto Morillas.

Núm.	Marca y propietarios
7.556.	<i>Fiat</i> .—Francisco de los Ríos Surga, Las Cabezas.
557.	<i>Peugeot</i> .—Manuel Valenzuela Granja.
558.	<i>JEWETT</i> .—Manuel Fierro Izquierdo, Morón.
559.	<i>Indian</i> .—Adolfo Fernández, M. de Sta. Ana, 24.
560.	<i>CHEVROLET</i> .—Luis S. Arista, Constantina.
561.	<i>Peugeot</i> .—Salud L. Díaz, viuda de Tierno, A. de Dios, 17.
562.	<i>RENAULT</i> .—Agustín Vázquez Sagastizabal.
563.	<i>Dodge</i> .—Enriqueta Haro Sánchez, Estepa.
564.	<i>Ford</i> .—Manuel Delgado Lora, Ecija.
565.	<i>Gardner</i> .—Luciano Gil Fernández.
566.	<i>Ford</i> .—Juan Picamil, Osuna.
567.	<i>Ford</i> .—José Miró.
568.	<i>CHEVROLET</i> (t.).—José Plaza Pérez, Morón.
569.	<i>Ford</i> .—Ramón Llopis, Gerena.
570.	<i>Ford</i> .—Miguel Pérez Castellano, Puebla del Río.
571.	<i>Ford</i> .—Manuel Táovra.
572.	<i>Ford</i> .—Antonio Blázquez Ferrer, El Ronquillo.
573.	<i>CHRYSLER</i> .—Emilio Staynewith.
574.	<i>OAKLAND</i> .—Antonio Fuentes Zurita.
575.	<i>Fiat</i> .—José Oliva Montes, Arahál.
576.	<i>Ford</i> .—José Figueroa Brioso.
577.	<i>Fiat</i> .—Ricardo Collado Blasco, P. de San Gil, 6.
578.	<i>Talbot</i> .—José Chacartegui, F. Luis Sotelo, 31.
579.	<i>JEWETT</i> .—José Gil Cobos.
580.	<i>Ford</i> .—Antonio Manuel García, Morón.
581.	<i>RENAULT</i> .—José Juan Boulton.
582.	<i>CHEVROLET</i> .—Vidal Mariana Sojo, Casariche.
583.	<i>Fiat</i> .—Ana Mázquez, Vda. de Martínez, M. de la Frontera.

Núm.	Marca y Propietarios
7.584.	<i>Ford</i> .—Antonio Pavón Pavón, Valencia.
585.	<i>Ford</i> .—Antonio Vicente Frías, Marchena.
586.	<i>Dodge</i> (t.).—Petróleos Porto Pí, S. A.
587.	<i>Essar</i> .—José M. P. Ronquillo, Aniceto Sáenz, 2.
588.	<i>Ford</i> .—Ignacio Barros Moreno, Dos Hermanas.
589.	<i>CHEVROLET</i> (t.).—Antonio Roncero Arias, El Pedroso.
590.	<i>MORRIS</i> .—José de la Lastra Losada.
591.	<i>Ford</i> (t.).—Antonio Ojeda, Divina Pastora, 5.
592.	<i>PAIGE</i> .—José Chico, Torres.
593.	<i>Dodge</i> .—Gabriel Núñez, María Auxiliadora, 1.
594.	<i>Hudson</i> .—José L. Benjumeda y M. Pinillos.
595.	<i>CHEVROLET</i> .—Manuel Moreno Díaz, C. de las Guardas.
596.	<i>BUICK</i> .—Tranvías de Sevilla, S. A.
597.	<i>Dodge</i> .—Santiago Moreno Sánchez, Lebrija.
598.	<i>Ford</i> (t.).—Francisco Bernal Lasso.
599.	<i>Talbot</i> .—Joaquín Mauri.
600.	<i>PAIGE</i> .—Juan Alcoba García, Gerena.
601.	<i>Fiat</i> .—Manuel Gómez Palomo, S. y Ferrer, 15.
602.	<i>Berliet</i> .—José Augusto Muñoz.
603.	<i>JEWETT</i> .—Rafael Pérez Salvador.
604.	<i>Hudson</i> .—Blas Tello Rentero.
605.	<i>Ford</i> .—Manuel N. Domínguez, P. de Infantes.
606.	<i>CHEVROLET</i> (t.).—Francisco Molina Pinazo, La Campana.
607.	<i>B. S. A.</i> —Juan Márquez Jurado, Dos Hermanas.
608.	<i>Fiat</i> .—Manuel Giráldez Salinas, P. de Colón, 13.
609.	<i>Fiat</i> .—Antonio Morales Porrúa.
610.	<i>Fiat</i> .—Antonio Jiménez y Jiménez.

MURCIA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Diciembre de 1926

Núm.	Marca y Propietarios
3.978.	<i>RENAULT</i> .—Sociedad E. de C. N., Cartagena.
979.	<i>CHEVROLET</i> .—La Auto-Caravaqueña, Caravaca.
980.	<i>CHEVROLET</i> .—Jesús Ruis Puertas, Cehegín.
981.	<i>CHEVROLET</i> .—Pedro Belmonte Díaz, Cartagena.
982.	<i>Amilcar</i> .—Sandalio Alcantud, Cartagena.
983.	<i>Amilcar</i> .—Hijo de Pablo Martínez, Murcia.
984.	<i>Amilcar</i> .—Hijo de Pablo Martínez, Murcia.
985.	<i>Fiat</i> .—José Rodríguez de Vera, Lorca.
986.	<i>Fiat</i> .—Miguel Alvarez Castellanos, Aguilas.
987.	<i>Ford</i> .—Ramón Almela Sánchez, Alguazas.
988.	<i>Amilcar</i> .—Blas Moreno Ruiz, Beniaján.
989.	<i>Peugeot</i> .—Antonio M. Conesa, Fuente Alamo.
990.	<i>Ford</i> .—Pedro Romero Gallardo, Lumbreras.
991.	<i>Ford</i> .—José López Gomariz, Fortuna.
992.	<i>Fiat</i> .—Diego Cervantes Cervantes, Cartagena.
993.	<i>Ford</i> .—Francisco Martínez Risueño, Orihuela.
994.	<i>Ford</i> .—Ramón Martínez Risueño, Orihuela.
995.	<i>BUICK</i> .—Antonio Pérez Martínez, Murcia.
996.	<i>CHEVROLET</i> .—José Gutiérrez Ruiz, Caravaca.
997.	<i>Ford</i> .—Andrés Pescetto Román, Orihuela.
998.	<i>CHEVROLET</i> .—Joaquín Yelo Valentino, Abarán.
999.	<i>Ford</i> .—Francisco Vázquez Cutillas, Callosa.
4.000.	<i>CHEVROLET</i> .—José Soler Martínez, Murcia.

Núm.	Marca y Propietarios
4.001.	<i>CHEVROLET</i> .—Alfredo H. Illán, Murcia.
002.	<i>Oakland</i> .—Angel Fernández Martínez, Caravaca.
003.	<i>Ford</i> .—Alejandro Ortiz Sánchez, Alcantarilla.
004.	<i>Peugeot</i> .—Emilio Palazón, Clemares, Murcia.
005.	<i>Ford</i> .—Dionisio Rodríguez Serna, Crevillente.
006.	<i>Ford</i> .—Manuel Núñez Guirao, Rafal.
007.	<i>Citroën</i> .—Félix Gómez Samitier, Cieza.
008.	<i>Dodge</i> .—Juan Vergara Cánovas, Murcia.
009.	<i>Zedel</i> .—Alfredo Chápoli Ayuso, La Unión.
010.	<i>Gillet</i> .—Dionisio Mancha López, Murcia.
011.	<i>Zedel</i> .—Manuel Barnuevo Marín, Chinchilla.
012.	<i>Ford</i> .—Francisco Hernández Lizán, Sangonera.
013.	<i>Ford</i> .—Juan Raja Martínez, Portman.
014.	<i>Ford</i> .—Blas Ballester Rosa, Totana.
015.	<i>Rugby</i> .—Evaristo M. Martínez, Orja (Alicante).
016.	<i>Ford</i> .—Luis Prieto Jiménez, Aguilas.
017.	<i>BUICK</i> .—Ignacio Sánchez Sánchez, Murcia.
018.	<i>Dodge</i> .—Luis Fontes Pagán, Corvera.
019.	<i>Dodge</i> .—Ginés López Girón, Lorca.
020.	<i>Dodge</i> .—Antonio Carrillo Hernández, Cotillas.
021.	<i>Ford</i> .—Francisco Ortiz Grau, Alcantarilla.
022.	<i>Willys</i> .—Joaquín Cerdá Reig, Murcia.
023.	<i>Dodge</i> .—Rafael Ramos Folques, Chinchilla.



DIRECTOR:

AGUSTÍN GARCÍA DE RUEDA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

ANDRÉS MELLADO, 9

La nacionalización de la industria del automóvil

En el otoño último, por iniciativa del Gobierno, se reunió en Madrid una asamblea denominada «Congreso del Motor», cuya primordial finalidad fué estudiar y proponer medios de nacionalizar la industria del automóvil en sus múltiples aspectos.

Acudieron al Congreso, además de los elementos oficiales al objeto designados, representantes de casi todas las marcas nacionales y extranjeras y de las industrias anejas a la del motor mecánico.

Se expusieron allí grandes ideas en pro del fin perseguido, y se nombró una ponencia, presidida por el coronel de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, encargada de realizar estudios y trabajos encaminados a armonizar los varios intereses que en pugna se manifestaron.

Después... un silencio profundo ha venido a llenar el espacio que tomó tan plausible iniciativa.

Demostradas tiene el coronel Kindelán su actividad y suficiencia, y probado está su celo y entusiasmo por cuanto entrañe patriótico desenvolvimiento nacional. Por ello no tienden estas líneas a espolear voluntades ni a estimular ideas que, seguramente, no estarán olvidadas. Pretenden ser ligero y modesto laudo de una iniciativa que, indudablemente, vencidas todas las dificultades, ha de surgir pujante en hechos reales para bien de la riqueza patria.

España tributa al extranjero por muchos conceptos; pero especialmente por el capítulo de importación de automóviles. Son muchísimos los millones de pesetas que anualmente salen de la

economía y del trabajo hispano para adquirir un producto que en España no se fabrica por falta de organizaciones adecuadas.

Esos millones empleados en la construcción de grandes fábricas darían un producto material análogo al extranjero, un beneficio inmediato para nuestra riqueza, un gran salto en el camino de la independencia comercial del país y gran bienestar a millares de obreros, oficinistas e ingenieros.

Para conseguirlo basta con que el Estado dé facilidades no exentas de garantías al capital español que se apreste a la constitución de grandes empresas productoras de automóviles. Medio este de seguro éxito habida cuenta la solicitud y rapidez con que acude la economía nacional a cualquier llamamiento del Estado.

Hoy en día construir un automóvil es sencillísimo, y España tiene capacitados ingenieros y buenos obreros que encontrarían en la industria del automóvil un campo vastísimo en que desenvolver sus inmejorables aptitudes. La dificultad radica en construir automóviles cuyo precio de venta pueda competir de momento—aunque no sea más—con el precio de las marcas extranjeras puestas en nuestras aduanas.

Los productores americanos de coches inferiores a 15.000 pesetas perciben solamente un 40 por 100 del precio de venta en España. El 60 por 100 restante se invierte en transportes ferroviarios y marítimos, seguros, aduanas y beneficios del intermediario. Los automóviles producidos en España similares a estos americanos son un 50 por 100 más caros. Nuestra produc-

ción es, por tanto, tres veces más costosa.

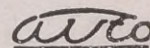
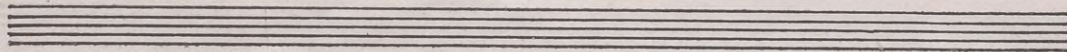
¿Causas?

Sencillísimo. Nuestras fábricas producen un máximo anual de 500 unidades. Las extranjeras alcanzan fácilmente la cifra de 30.000. La producción en gran escala abarata sensiblemente la mano de obra, hace menos exigente al productor en los beneficios por unidad y amortiza más rápidamente el capital empleado en el montaje de la fábrica.

Teorema bien demostrado por la experiencia es que construir cinco automóviles iguales no supone un gasto cinco veces mayor que la construcción de uno sólo. Antes bien, el costo por unidad en la construcción de automóviles en grandes series no llega a una tercera parte de lo que costaría emplear obreros y material en la construcción de un solo coche.

Cuando las fábricas nacionales consigan una producción de 30.000 unidades anuales en vez de 500, los precios de venta se reducirán automáticamente a menos de la mitad. Entonces sería posible la competencia con el extranjero, o, al menos, el abastecimiento de nuestro mercado con nuestros propios medios, y hasta oportuna una política arancelaria proteccionista.

Si el Gobierno alienta y logra la constitución de grandes empresas productoras de automóviles cuya capacidad se aproxime a la cifra de producción de las de mediana potencia extranjera, se dará un paso definitivo en la nacionalización de una industria que nos hace por hoy ser tributarios del extranjero.



El automóvil usado es un problema cuya solución exige atención preferente

A medida que los fabricantes de automóviles construyen modelos más y más perfeccionados en todos sus aspectos, se incrementa el negocio de la venta de coches usados.

Poco o nada se ha tratado hasta la fecha de este importante renglón automovilista, y ello no quiere decir que carezca de interés, ya que, por el contrario, reviste una importancia muy trascendental.

Conceder la máxima atención al negocio del automóvil usado es fomentar la venta del coche nuevo.

Las múltiples estadísticas que se han formado sobre este asunto demuestran que, en la actualidad, hay en uso casi tantos automóviles con diez o más años de servicio como vehículos fabricados cinco o seis años atrás. Si esto es así, y los fabricantes construyen cada año modelos mucho mejores que el anterior, es lógico suponer que, con el tiempo, serán proporcionalmente muy pocas las ventas de coches nuevos que no entrañen una operación de cambio con otro usado. Si aceptamos la base de que por término medio, un automóvil tiene diez años de duración, en este tiempo pasa por las manos de dos o tres dueños distintos, ya que está comprobado que el automovilista se sirve del vehículo durante un período de dos o cuatro años, al cabo de los cuales siente el deseo de adquirir otro nuevo, lo que viene a demostrar que el mismo coche pasa por el establecimiento del comerciante dos o tres veces en el plazo de servicio hábil.

El valor del automóvil usado sólo depende de la demanda que las marcas, por los resultados que se sepa han obtenido, tengan, y por la valoración concienzuda que

del coche se haga. Para precisar con exactitud el valor de un coche usado, es necesario el examen del vehículo con extremada detención, punto de partida en el que el comerciante debe colocarse para demostrar al dueño del coche usado cuáles son sus métodos y normas racionales, ya que el contentarse sencillamente con echar una ojeada al exterior del coche, dar una patadita a los neumáticos, zaran-dearlo, y, por último, dar una vuelta a la manzana, son motivos más que suficientes para impresionar desfavorablemente al propietario, no dedicando a su mercancía el interés que necesitamos dedique a la nuestra.

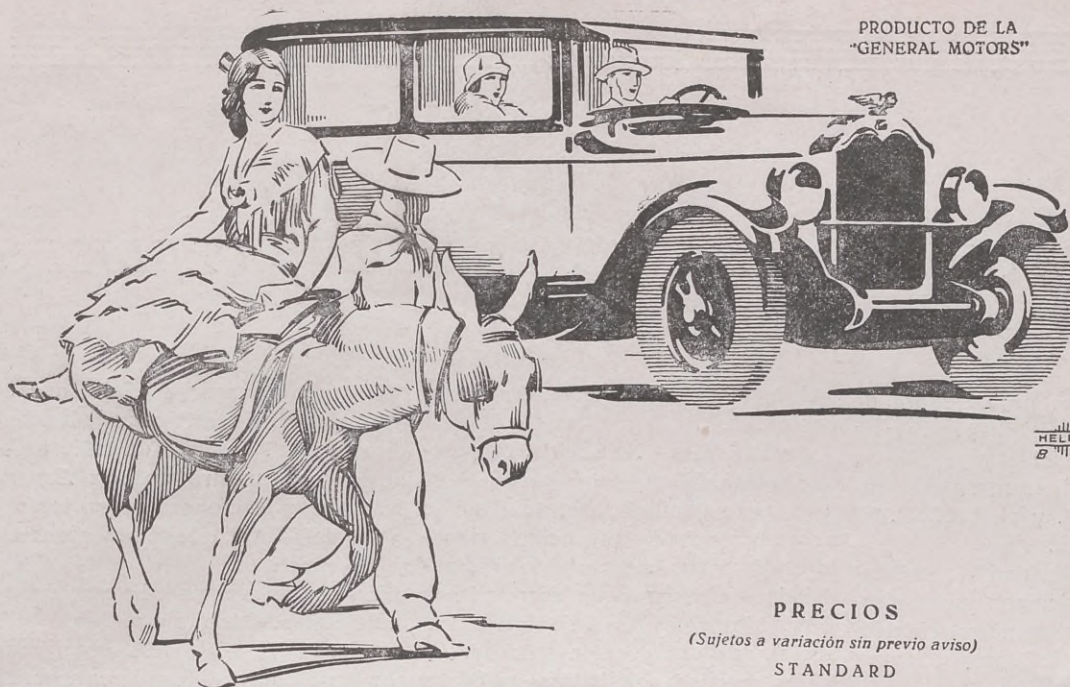
Examinar superficialmente el automóvil, y ofrecer después al dueño de él una cantidad mezquina por lo que nos consta vale más, es infundir en su ánimo la desconfianza, ya que ha de pensar lógicamente que si el comerciante hubiera examinado detenidamente el automóvil le ofrecería por él una cifra equitativa, y esto en lugar de aproximar al probable cliente lo aleja por completo y no vuelve más al establecimiento.

La valoración correcta y equitativa de un automóvil usado debe seguirse por un método racional, muy practicado en América, que consiste en ajustarse a un formulario en el que se hacen constar todos los órganos del vehículo que ha de examinarse detenidamente antes de llegar a la tasación definitiva del automóvil, anotando todas las piezas u órganos que necesitan renovarse o repararse, y costo de las mismas, con cuyo formulario a la vista puede el comerciante informar al dueño del coche del verdadero estado mecánico de

aquél, advirtiéndole que será muy probable que obtenga mejor precio por su coche si permite que se repare el mismo hasta dejarlo en perfecto estado de servicio, y como el dueño ha de comprender perfectamente que las recomendaciones del comerciante son muy acertadas y benefician sus intereses, no dudará y aceptará la proposición que se le hace, y de este modo la operación será satisfactoria para los dos. La evaluación ha de basarse, en todo momento, sobre el precio que el público está dispuesto a pagar por automóviles usados, de marcas acreditadas, ya que no consideramos meritoria la forma en que se viene desarrollando este negocio en España que, por explotarlo unos cuantos comerciantes que contaron con medios económicos abundantemente, convirtieron este asunto en negocio usurario, y obtienen mil por lo que sólo les costó cincuenta.

El comerciante que se dedica a este negocio, tiene, por lo general, idea concreta de la demanda de marcas, y conoce los precios a que puede revender.

Mucho se podría decir sobre la manera de evaluar los automóviles usados. Muy detalladas instrucciones y explicaciones se podrían concretar sobre cada extremo de este negocio, tales como duración hábil del vehículo, número de kilómetros posibles de recorrido, depreciación, marca, servicio que puede rendir, consumo, etc. Pero todos estos factores tienen, por lo general, relativa importancia teórica, más bien que una aplicación práctica, pues al fin y al cabo, lo único que, a nuestro juicio, regula la venta de un automóvil usado es su mayor o menor demanda local.



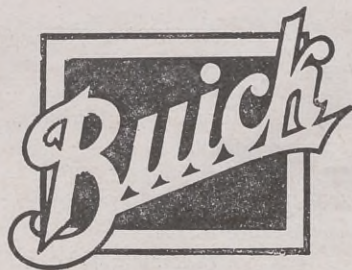
¡365 DIAS SIN CONTRATIEMPOS!

Los poseedores de un BUICK desconocen los contratiempos y los cuantiosos gastos tan corrientes en reparaciones.

Nunca por causa imprevista se hallará detenido en su marcha un automóvil BUICK; ni por las bujías que se hallan perfectamente resguardadas, ni por el sistema de ignición a prueba de lluvia, ni por el motor, tan perfecto, que apenas requiere cuidados su conservación. Así se puede asegurar que durante un año, el automóvil BUICK funciona sin contratiempo ¡365 días!

CONCESIONARIO EN MADRID

F. ABADAL Alcalá, 62



PRECIOS

(Sujetos a variación sin previo aviso)

STANDARD

MODELO	Pesetas
25 TURISMO	13.150
20 COACH	14.200
27 SEDAN	14.800
24 SPORT ROADSTER . .	12.900
26 COUPÉ	14.200
26 ESPECIAL COUPÉ . . .	14.700
28 COUPÉ	14.750
290 TURISMO (7 asientos).	17.200

MASTER

MODELO	Pesetas
55 TURISMO	17.200
50 SEDAN	21.950
51 BROUGHAM	21.400
40 COACH	17.500
47 SEDAN	18.500
48 COUPÉ	18.200
54 ROADSTER	17.000
54 C COUPÉ	20.200
58 COUPÉ (5 asientos) . .	20.900
49 TURISMO (7 asientos) .	22.150
50 L SEDAN (7 asientos) .	26.700

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

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MALAGA O BILBAO

CONCESIONARIOS
EN TODAS PARTES

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

CUANDO SE CONSTRUYAN MEJORES AUTOMÓVILES "BUICK" LOS SUPERARÁ

CARRERA SUBIDA A LA CUESTA DE LAS PERDICES

(12 FEBRERO 1927)

PENA Motorista», organizadora de esta interesantísima prueba de automóviles, autociclos y motos, ha presentado el Reglamento de esta carrera al R. A. C. E. y al R. M. C. E. para su aprobación.

Por primera vez en Madrid se utilizará para medir los tiempos que se efectúen en la subida el cronometraje eléctrico, que el R. A. C. E. proporcionará a los organizadores.

Las categorías en las que podrán participar los corredores serán éstas:

Automóviles, grupo «sport».—Hasta 1.500 c. c., 2.000, 3.000, 5.000 y 5.001 en adelante.

Automóviles, grupo carreras.—Hasta 1.500 c. c. 2.000 y 2.001 en adelante.

Autociclos, «sport» y carreras.—Hasta 750 c. c. y hasta 1.100 c. c.

Motocicletas, turismo y «sport».—Hasta 100 c. c., 125, 175, 250, 350, 500, 750 y 1.000.

Sidecars, turismo y «sport».—Hasta 600 y hasta 1.000 c. c.

Motocicletas, carreras.—Hasta 500 c. c. y 1.000 c. c.

Sidecars, carreras.—Hasta 1.000 c. c.

Si hubiese dos o más corredores de la misma categoría con vehículos de cilindrada no comprendida en las que se enumeran anteriormente, podrán participar solicitándolo con la debida anticipación en la secretaría de «Peña Motorista».

Los derechos de inscripción serán los siguientes:

Motos.—No socios, 25 pesetas; socios, 10.

Sidecars.—No socios, 30 pesetas; socios, 15.

Autociclos.—No socios, 50 pesetas; socios, 20.

Automóviles.—No socios, 60 pesetas; socios, 30.

Estas se admitirán hasta el día 5 de Febrero con derechos sencillos, y hasta el día 8 con derechos dobles, pudiéndose efectuar en la secretaría de «Peña Motorista», Café Fornos (entre-suelo), de diez a doce de la noche.

Los premios consistirán en copas para el vencedor en cualquier categoría, y plaqués de plata para los que logren batir algún record.

Los pesos mínimos en vacío de los automóviles en el grupo de *sport* serán los siguientes:

De 1.101 a 1.500, 660 kilos (dos asientos).

De 1.501 a 2.000, 780 kilos (dos asientos).

De 2.001 a 3.000, 960 kilos (cuatro asientos).

De 3.001 a 5.000, 1.200 kilos (cuatro asientos).

De 5.001 en adelante, 1.680 kilos (cuatro asientos) hasta 8.000 c. c., y 1.800 kilos para los demás.

Autociclos hasta 750, 330 kilos (un asiento), y hasta 1.100, 420 kilos (un asiento).

Coches carreras:

De 1.101 a 1.500 c. c., 550 kilos (un asiento).

De 1.501 a 2.000 c. c., 650 kilos (un asiento).

De 2.001 en adelante, con el peso mínimo que corresponda a su cilindrada: 800 kilos para los de 2.001 a 3.000; 1.000 para los de 3.001 a 5.000; 1.400 para los de 5.001 a 8.000, y 1.500 para los de más de 8.000 c. c.

La primera prueba oficial que se llevó a efecto en la Cuesta de las Perdices fué en 7 de Junio de 1919, organizada por nuestro colega *España Sportiva*, y la cronometraron los oficiales del R. A. C. de E. señores Oriol y Masaguer.

Tomaron parte veintiséis corredores, entre motos, sidecars y coches.

En 2 de Mayo de 1920, organizada por Moto Sport, se corrió por segunda vez esta importante prueba, en la que sólo participaron motos y sidecars, en número de veintiuno.

El R. M. C. de E. organizó la tercera, que se efectuó el 10 de Abril de 1921, en la que participaron veinticinco corredores.

También el R. M. C. de E. preparó y llevó a efecto la cuarta en 5 de Marzo de 1922.

La última prueba se efectuó el 25 de Enero de 1926, organizada por «Peña Motorista», tomando parte cuarenta y seis vehículos, entre automóviles, autociclos y motos. Se batieron ocho records y se establecieron diez, quedando sólo por batir el de sidecars 1.000 c. c. (turismo) y el de coches hasta 3.000 c. c., también de turismo.

Los records que actualmente están en vigor son los siguientes:

Categoría de turismo.

Coches más de 5.000 c. c., W. Gaertner (Mercedes), a 101 km. p. h. (Record batido, 1926.)

Coches hasta 5.000 c. c., F. Ganga (Jewett), a 103,414 km. p. h. Record batido, 1926.)

Coches hasta 3.000 c. c., R. de Vier-

na (Hispano-Suiza), a 77 km. p. h. (Record establecido en 1917).

Coches hasta 1.500 c. c., R. Aranda (Tam), a 67,444 km. p. h. (Record establecido por desclasificación de A. G. Caballero, 1926.)

Autociclos 1.100 c. c., A. Díaz (Amilcar), a 98,266 km. p. h. (Record batido, 1926.)

Autociclos 750 c. c., P. Montero (Austin), a 59,991 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Motos 550 c. c., J. Alafont, (Velocette), a 98,713 km. p. h. (Record batido, 1926.)

Motos 750 c. c., A. G. del Busto (Douglas), a 99,164 km. p. h. (Record batido, 1926.)

Sidecars 1.000 c. c., V. Naure (Harley), a 98,630 km. p. h.

(Record batido en 1922.)

Motos 250 c. c., F. Alemany (Velocette), a 74,500 km. p. h. (Record batido, 1926.)

Velomotores 175 c. c., F. Esteban (Rovin), a 65,118 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Velomotores 125 c. c., E. Sanz (Rovin), a 51,584 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Categoría de carreras.

Coches 2.000 c. c., O. Leblanc (Bugatti), a 144,780 km. p. h. (Record batido y record absoluto en cuatro ruedas, 1926.)

Autociclos 1.100 c. c., J. Mauvais (Amilcar), a 105,678 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Autociclos 750 c. c., M. Valdesevilla (Austin), a 92,216 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Sidecars 1.000 c. c., V. Naure (Douglas), a 124,097 km. p. h. (Record establecido, 1926.)

Motos 750 c. c., Z. Mateos (Douglas), a 146,739 km. p. h. (Record batido, record de dos ruedas y record absoluto de la Cuesta entre todos los vehículos, 1926.)

Motos 500 c. c., F. Sagrario (Douglas), a 130,041 km. p. h. (Record establecido.)

Motos 350 c. c., M. Cantó (Velocette), a 115,209 km. p. h. (Record establecido.)

Motos 250 c. c., M. Cantó (Velocette), a 95,880 km. p. h. (Record establecido.)

RENOVACIÓN DE NEUMÁTICOS

GARANTÍA ABSOLUTA



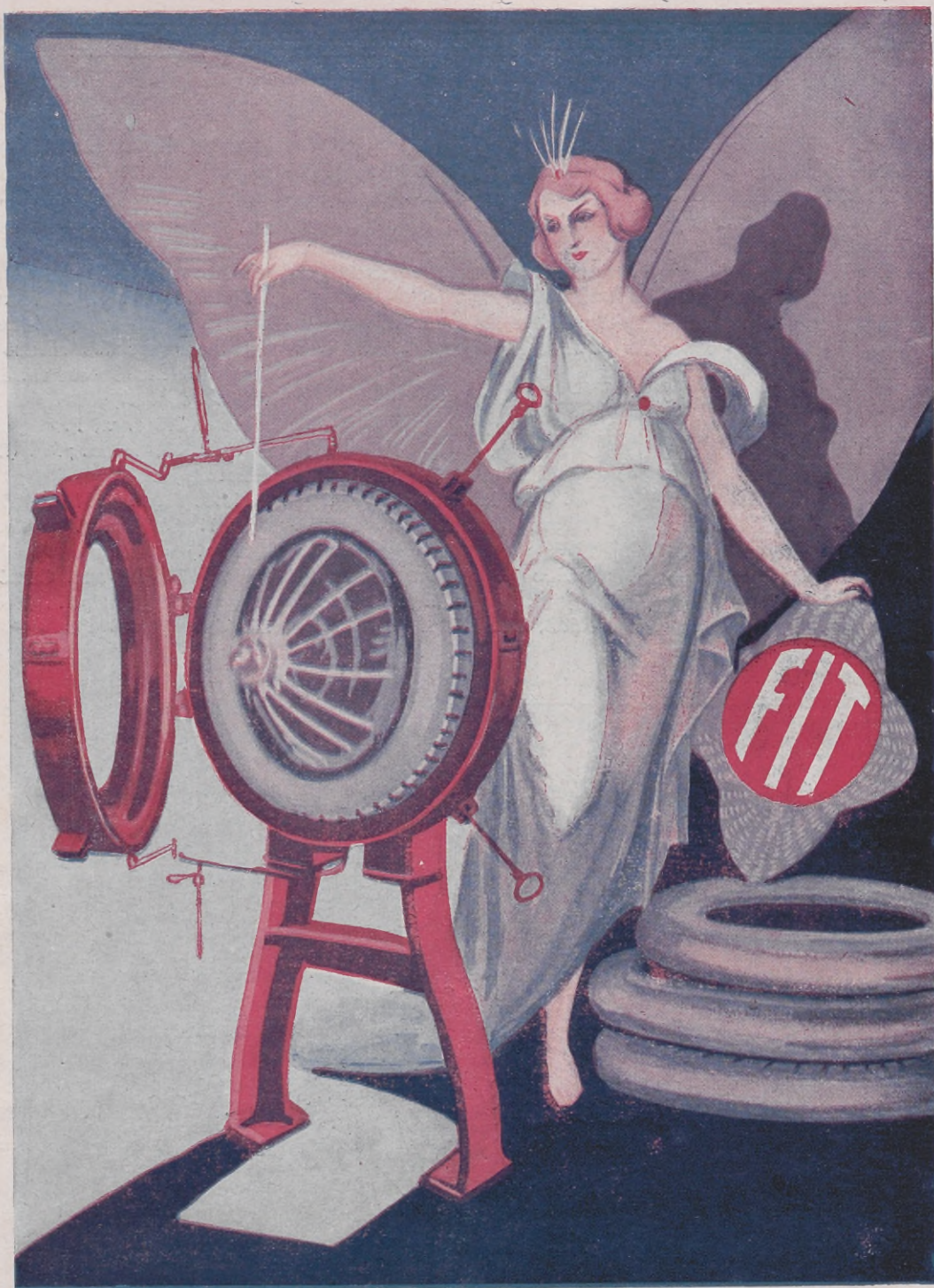
TALLERES Y OFICINAS:

MIRACRUZ, 2
SAN SEBASTIÁN

GRAN CAPITÁN, 11
CÓRDOBA

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

AGENCIAS EN LAS PRINCIPALES CAPITALES



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

REPRESENTACIÓN EXCLUSIVA DE
LA SOCIÉTÉ DES PROCÉDES "FIT"

HERMOSILLA, 15. MADRID TELÉFONO 54814

Elementos que se utilizan en la fabricación de automóviles

EN nuestro número anterior hacíamos la descripción de la máquina más rápida y de más reciente invención para la operación del mandrinado y rectificado de los cilindros.

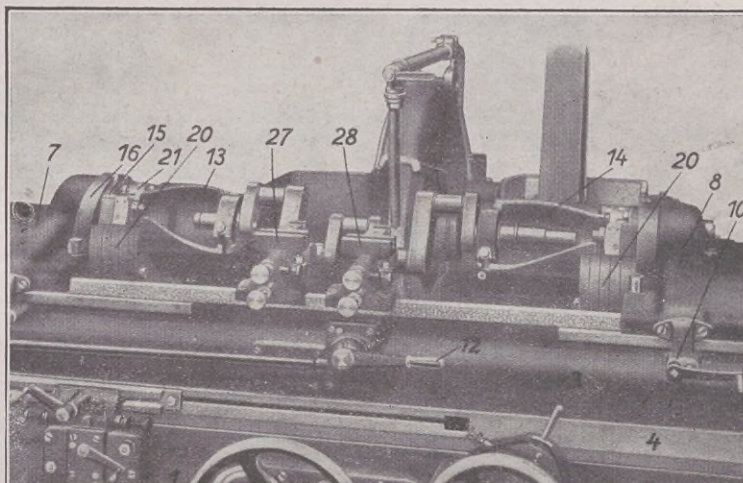
En el presente describiremos la máquina más moderna dedicada, especial y exclusivamente, al rectificado de cigüeñales, construida por la casa FRITZ WERNER de Alemania. Podemos decir que esta marca de máquina es la de más precisión entre sus similares, demostrado por el siguiente hecho:

El Centro Electrotécnico de Madrid necesitaba para la construcción de sus cigüeñales una máquina de rectificar que reuniera en sí los más modernos adelantos y la más absoluta precisión. Consultaron a varias fábricas constructoras de estas máquinas y sólo la FRITZ WERNER fué la que se comprometió a garantizar el rectificado de los cigüeñales, con solo una tolerancia de cinco milésimas de milímetro, siendo, por lo tanto, adquirida por dicho Centro Militar.

La utilidad de esta máquina es que con una gran rapidez rectifica lo mismo las muñequillas donde van las bielas, que las centrales, pudiendo usarse, por tanto, lo mismo en los trabajos de construcción en serie como en los de reparación.

La construcción de esta máquina es muy diferente de la de las máquinas rectificadoras corrientes y universales usadas hasta ahora, por las siguientes características:

En lugar de una sola caja de hu-



sillo con contrapunto, va provista de dos cajas de husillo accionadas por un eje común, que mediante un acoplamiento a fricción puede embragarse y desembragarse por medio de una palanca. En consecuencia, al medir no se necesita más que parar la pieza mientras el disco de rectificar puede seguir marchando.

Dicho eje de impulsión común está cubierto en el interior, no tiene aberturas y evita que el polvo de esmeril y el agua de refrigeración puedan introducirse en los engranajes y piezas móviles.

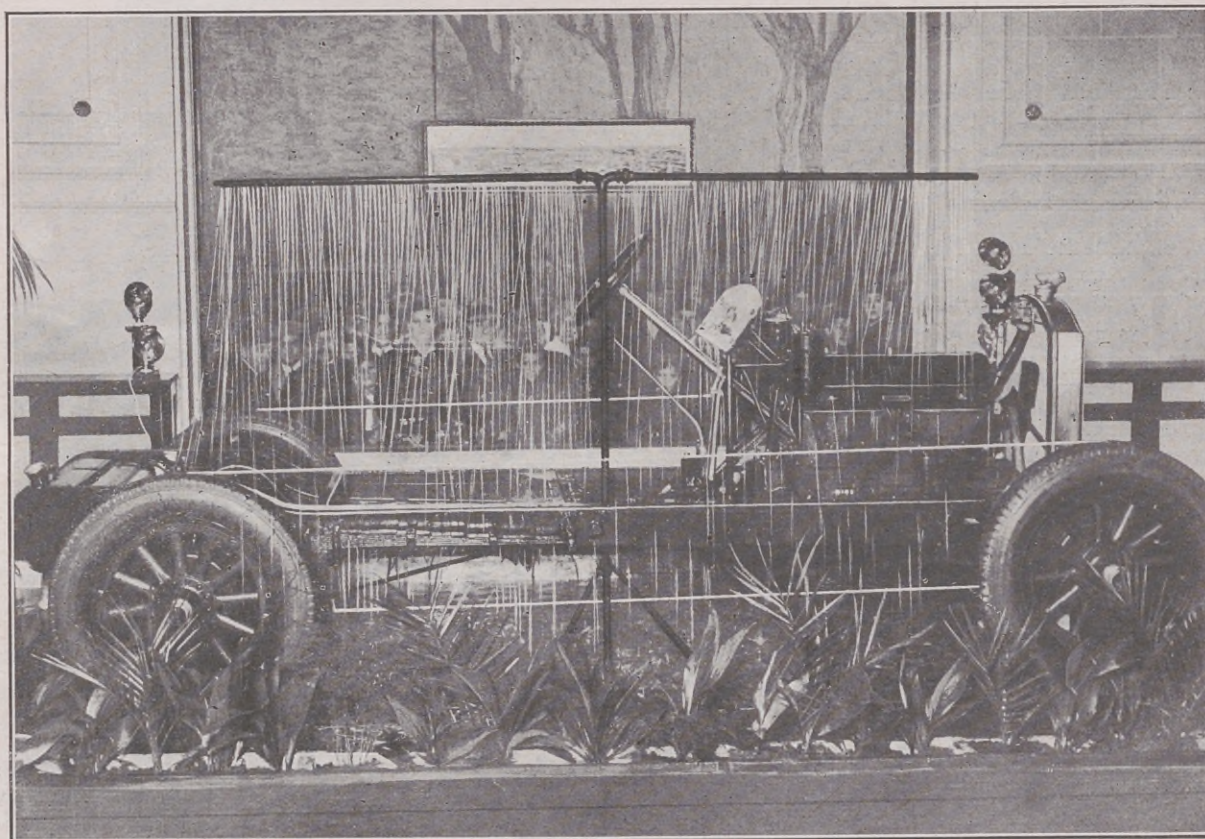
Los platos de ambas cajas de husillo llevan un dispositivo especial graduado, en el que se coloca el cigüeñal por sus muñequillas centrales. Estos dispositivos son desplazables verticalmente sobre

el eje principal, con objeto de variar la distancia de las muñequillas centrales con las de bielas, dejando éstas bien centradas.

Todos los mecanismos de avance están provistos de unos topes fácilmente graduables. Para la fabricación en serie de cigüeñales, se encuentra entre la mesa y la bancada un dispositivo especial que permite colocar siempre las muñequillas a rectificar, en la justa posición con el disco, sin necesidad de medir y al mismo tiempo limitar, por medio de los topes mencionados, la graduación axial y radial, según el ancho y grueso de las muñequillas, garantizando con esto que aun en caso de descuido del operario hace el trabajo absolutamente exacto.

J. VALLEJO.

Difíciles pruebas a que puede someterse un buen automóvil



Al dar una breve referencia de las novedades presentadas al XX Salón del Automóvil, celebrado recientemente en París, publicábamos una pequeña fotografía y dedicábamos un corto comentario a la dura prueba a que se sometía un Buick, instalado en el Salón y al que se le hacía sufrir una continuada ducha, sin que ni por un momento el motor del coche, puesto en marcha, experimentara la más ligera

variación en su regularidad característica.

Hablando, posteriormente, con Oscar Leblanc, director de la Casa Abad, concesionaria del Buick, en Madrid, le expresábamos nuestra duda de si se trataría de un coche con motor preparado expreso para tan difícil prueba.

La duda que entonces tuvimos, ha venido a disiparla lo que nuestros pro-

prios ojos vieron, días más tarde.

Ha sido, en efecto, a nuestra propia presencia y a la de unos cuantos aficionados y amigos de la Casa, cuando se ha escogido un coche de rigurosa serie, de los que esperaban tranquilamente su venta en la exposición de Alcalá, 62, para someterlo a la prueba de la ducha.

Esta, había sido colocada en sitio bien visible, en una de las ventanas

que dan a Alcalá, al objeto de que pudiera contemplarse la experiencia desde la calle, sin molestias para el público.

El Buick escogido al azar, fué desprovisto del capó y carrocería y colocado bajo el surtidor. Bien pronto una lluvia intensa y pertinaz comenzó a caer sobre el chasis, que había sido previamente colocado sobre unos soportes, al objeto de que sus ruedas pudieran moverse libremente.

El agua caía de esta forma sobre el motor y todos sus mandos; sobre el carburador, distribuidor, batería de acumuladores, cables de encendido, alumbrado, arrancada, cambios y sobre toda la transmisión, relojes, amperímetros y cuentakilómetros. Ni una

sola gota de agua penetra por ninguna junta borna o conexión.

Pero aún llegó a más, a una más dura prueba fué sometido el privilegiado motor, y fué la de detenerlo durante algún tiempo y el volverlo a poner en marcha después, lo que se efectuó como si el coche estuviese funcionando con un tiempo espléndido en la calle o en una carretera; ni el menor retraso ocasionado por el encendido, ni por el carburador, entorpeció por un momento la nueva arrancada.

Desde aquel momento, el motor del Buick continúa funcionando hasta la fecha, sin que haya experimentado la más ligera variación en su constante marcha.

Después de esta prueba, excesiva a no dudarse, a que ha sido sometido un Buick, puede afirmarse de su motor que es el mejor de los fabricados hasta la fecha por su acabada construcción que permite tales alardes.

Gran cantidad de curiosos, entendidos, aficionados y hasta indiferentes se detienen diariamente en la Exposición de la Casa Abadal, haciendo los más variados comentarios sobre las excelencias del Buick.

Nuestra más cordial y efusiva enhorabuena a la Casa Abadal y a la General Motors Peninsular que fabrica y explota los automóviles que son maravilla de la moderna ingeniería mecánica.

Una pista exclusivamente para tracción mecánica entre Madrid-Valencia

Se ha puesto a la firma del Rey un Decreto relativo a la construcción de una pista entre Madrid y Valencia, por Cuenca y Chelva.

Esta pista será exclusivamente destinada a la tracción mecánica, y en el Decreto que firmará el Rey se autoriza al Marqués de Argelita, como presidente del Comité constituido para esta obra, a realizar los estudios necesarios y a presentar en su día al Gobierno el proyecto completo para su estudio.

El plazo que se concede para la realización de estos trabajos será el de seis meses.

La pista tendrá 270 kilómetros de longitud, y con ligeras alteraciones, tendrá un trayecto muy parecido al del proyectado ferrocarril directo Madrid-Valencia.

El Comité solicitante de esta obra expondrá en su exposición al Gobierno que en ningún caso solicitará auxilio alguno del Estado, y para resarcirse de los gastos de la obra pide se le concedan autorizaciones para establecer un derecho de pasaje.

La fijación de este derecho, así como el estudio del proyecto, cuando se pre-

sente, será objeto de un minucioso estudio por el Ministerio de Fomento y el Gobierno en pleno, y una vez recaído acuerdo favorable, parece que la obra comenzará en muy breve plazo.

Los concesionarios de esta carretera, Marqués de Argelita y D. Manuel Vázquez, han dado detalles sobre esta pista que en línea recta irá desde la corte hasta el mar.

Se dividirá en secciones, que serán: Madrid-Aranjuez, que se denominará «Avenida de la Familia Real»; Aranjuez-Cuenca, que se denominará «Avenida de Primo de Rivera»; Cuenca-Chelva, que se llamará «Avenida del 13 de Septiembre», y Chelva-Grao, que se denominará «Avenida del Conde de Guadalhorce».

Se expropiará a todo lo largo una franja que tendrá 100 metros de largura.

La carretera tendrá una anchura de 20 metros.

Además tendrá andenes para pasos de bicicletas, con doble hilera de árboles y servicios dobles de electricidad, telegrafía, etc.

Estos andenes tendrán una extensión

de 10 metros, y el resto, hasta los 70 metros, será utilizado para la construcción de chalets, fábricas, hoteles, etc., llegando a ser en el porvenir una verdadera calle de 210 kilómetros de larga.

La construcción de dicha carretera se hará en un año, comenzándose por diez partes simultáneamente.

Estará cementada y alquitranada. Ello, en unión de la rectitud de la carretera, permitirá que los automóviles hagan el recorrido entre Madrid y Valencia en tres horas, y los camiones en cinco.

Tiene dicha carretera, además, un gran valor estratégico, por aproximar Madrid a Baleares.

Además, los aviones, sin ningún peligro, podrán hallar en ella un largo campo de aterrizaje.

El importe total de construcción de esta carretera será de cien millones de pesetas, que se amortizarán estableciendo el impuesto de peaje.

El Estado no subvenciona ni garantiza la construcción antedicha, pues solamente se ha limitado a conceder su autorización para la construcción de dicha carretera.

AUTOMOVILES



Modelos 7, 12 y 20 HP. podrá admirarlos en su

SALON - EXPOSICION

Arenal, 9

MADRID

POR LA SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS

LA INSPECCION DE LOS AUTOMOVILES

por

R. W. de ALZAGA

SABIDO es que todo automóvil nuevo que se desee poner en servicio, ya sea éste particular o público, hay que llevarlo a reconocer.

Salvando la manera de llevarse a efecto ésta operación, que no juzgo sea el momento de discutirla, se me ocurre una pregunta: ¿Necesita mayor inspección el coche nuevo, o el que ya está en servicio?

Parece lógico que un automóvil recién salido de fábrica esté en perfecto estado de marcha, puesto que no habría fabricante que pusiera un coche a la venta sin estar completamente satisfecho de sus condiciones de marcha y rodaje. También parece muy lógico pensar que un coche que está trabajando necesita una persona que le atienda, a fin de que no ocurra que se vayan desgastando—por ejemplo—las zapatas de freno, o no se tensen sus varillas, o se engrasen demasiado sus articulaciones, llegando el momento en que el coche no frene bien por la dejadez de su conductor o por excesiva economía de su propietario, al no poner unas zapatas nuevas.

Un automóvil que no frene debidamente podrá, en cualquier momento, atropellar a quien se le ponga por delante, subirá con gran facilidad—y sin poderse evitar en ningún caso— a la calzada de la acera, o tomará una dirección contraria a la propuesta por el conductor, cuando al querer evitar un accidente dé lugar a una desgracia mayor.

La dirección en mal estado puede dar lugar, como muchas veces ya ha ocurrido, a que el automóvil se haya despenado, matando a sus

ocupantes, o haya subido a la acera, atropellando a los transeúntes o estrellándose contra el edificio que haya encontrado.

Pero cualquier accidente reviste siempre mucho peores consecuencias, cuando se trate de un coche de los llamados *de línea*, donde en algunos casos montan cuarenta o cincuenta personas, que ponen su vida a merced de lo que pueda ocurrir. A veces el propio conductor, en su inconsciencia, no persigue otra cosa que correr cuanto más puede, confundiendo su ómnibus con un coche de carreras, sin pensar en el estado en que pueden hallarse sus frenos o si éstos pueden sostenerlo a la velocidad que llevan. Tampoco se definen a pensar si la medida de gomas que llevan puede soportar aquel peso, y, por tanto, si al tomar una curva y estallar una goma o romperse una ballesta, mal puede decirse que el accidente obedeció a la mala calidad o al mal cálculo de la casa constructora del carruaje o de la goma, no siendo otras las causas sino a la barbaridad que supone cargar un coche con más peso del debido y a correr cuesta abajo (generalmente en punto muerto) con un exceso de carga, que en muchos casos sobrepasa al doble de la debida.

* * *

Veo muy bien que un coche sea reconocido en el momento de ponerse al servicio, porque hay que

bautizarlo, o sea darle el número que le corresponde, e informar de paso a su dueño de las disposiciones y ordenanzas vigentes para el tránsito rodado.

Pero creo al mismo tiempo que no debía ser este el único reconocimiento a que se sometieran los automóviles. Lo que evitaría, sin ningún género de dudas, un sin número de desgracias y accidentes, sería la creación de un Cuerpo de Inspectores de automóviles, que se dedicarían a la inspección de los coches en marcha. Estos inspectores debían estar suficientemente autorizados y documentados para poder vigilar y examinar los automóviles de su región, de forma que no pudiese rodar ninguno que no estuviese en perfecto estado de marcha, y, sobre todo, que el abandono de su conductor no pueda poner en peligro las vidas de los viajeros y de los peatones que encuentre a su paso.

Estos inspectores no creo sea necesario que fueran ingenieros, basta y sobra, a mi juicio, con que se tratara de personas técnicas que conozcan a la perfección el automóvil.

Estas plazas saldrían a oposición libre.

Es muy natural que en el momento de verse multado un propietario de coche, protestara de los nuevos inspectores; pero al comprender que con la creación de este cargo se evitaban mayores males, y, sobre todo, que los chóferes se verían obligados a cuidar de sus coches con exageración, bendecirían mil veces la creación de los nuevos inspectores de automóviles.

EL PROBLEMA DE LA CIRCULACION

El último bando de la Alcaldía sobre circulación en Madrid, ha sido el primer paso en la vereda del derecho positivo que ha de encauzar y regular este problema.

La villa y corte tiene ya cuatro faroles de colores, un diestro cuerpo de policía circulatoria y un sinnúmero de letreros indicadores de dirección a viandantes y vehículos. Tras ello, en forma de bando edilicio, ha aparecido la ley, que determina, regula y sanciona un sistema de circulación, aprobado ya por la experiencia en las urbes importantes de otros países europeos.

El bando elaborado por el Municipio madrileño merece un sincero aplauso. Encarna la nueva modalidad de imponer también sanciones a los viandantes que por su liberalidad y arrojo entorpezcan la circulación de los vehículos.

La medida es justa, puesto que establecida una infranqueable barrera bajo la coacción de la autoridad y de la multa para el vehículo en determinados pasos, también debe existir coacción y multa de la autoridad para el peatón que desdeña olímpicamente el beneficio tutelar que se le otorga, estableciendo pasos debidamente salvaguardados.

Pero el problema no ha sido resuelto más que temporalmente, o mejor dicho, ha sido encauzado por una temporada. El problema en su fondo, subsiste y cada vez irá adquiriendo mayores proporciones. A este bando seguirán otros, a las medidas tomadas, reemplazarán otras más imperiosas, cada vez será mayor el número de calles con dirección única, en otras quedará totalmente prohibida, quizás se limite el número de «taxis», y por último es fácil que se llegue a no admitir dentro de un cierto radio de la población, más que automóviles de cierto tamaño reducido.

La progresión del tránsito es constante. El problema, por tanto, perenne.

Dentro de muchas ciudades, en los sitios más habitados, más comerciales, la gente no cabe ya. Para poder dormir y trabajar en Nueva York se han inventado los rascacielos. Para poder transitar, los trenes subterráneos

y los «elevados». Pero aun así, la gente no cabe todavía, no puede circular. Y siguen inventándose restricciones. Recordemos algunas de las que existen allí y que son, poco más o menos, las mismas de Europa.

Los tranvías y «busses» se paran en Nueva York antes de llegar a las esquinas; los autobuses, una vez pasadas. Unos y otros, generalmente, cada dos o tres cuadros o manzanas. En la imperial de los «busses» hay un timbre al alcance de la mano del pasajero que avisa al conductor de que en la primera parada se quiere apeaar. No se detienen estos coches fuera de las paradas fijas. En las encrucijadas de más tránsito, los policías, generalmente sin porra, detienen como en todas partes la circulación para que pasen los peatones.

Tarea bien ardua la de estos guardias de Nueva York, población que es casi tanto como media España, pues de los Estados vecinos a Nueva York llegan al centro todos los días millares de personas, con lo que se calcula en diez millones la población real de esta imponente cosmópolis, a la que se denomina «The greater New-York».

Se usan los consabidos faroles de colores en las calles y en gran cantidad. Hay calles que tienen veinte o treinta, que obligan a los automóviles a detenerse quince o veinte veces, cuando menos. El público en Nueva York, para la rapidez de las comunicaciones prefiere el «Metro». En él no hay detenciones suplementarias ni faroles de colores, ni policías que detengan la circulación. Sólo la complicación de cambiar de un tren mixto, que se para en todas estaciones, a un expreso que sólo se detiene en las principales.

En algunas encrucijadas en que la circulación es muy intensa existen púlpitos altos para los policías a fin de dominar bien la situación.

Se cumple allí, escrupulosamente, una regla que en Madrid comienza ahora a respetarse: la prohibición de pasar un coche a un tranvía cuando éste se encuentre parado. Se prohíbe también adelantar un coche a otro en

en las calles, y se prohíbe andar desacio. El ritmo de la circulación es un poco más acelerado que el de Madrid.

Lo mismo en Chicago, que en Washington, que en Nueva York, el público ha dado el nombre de «La encrucijada de la muerte» al punto de mayor circulación.

El automóvil ha facilitado la vida y la ha dificultado. Sirve para trasladarse rápidamente de un punto a otro. Pero en el momento de pararse constituye un estorbo.

En los sitios de gran movimiento se ven letreros que dicen: «No parking», que puede traducirse por: no detenerse, no pararse, o, literalmente, no «parquear».

Entonces se presenta el problema de buscar sitio donde dejar el coche, pero hallado el lugar destinado al efecto, sucede casi siempre que está lleno por otros coches más madrugadores. Hay que ir entonces al más próximo o a otro y volver a pie al lugar donde una obligación o un capricho reclama nuestra presencia. Esto hace perder más tiempo que los faroles de colores. Es la dificultad de la circulación norteamericana, consecuencia de la terrible estadística que dice que en tal ciudad hay un coche para cada diez personas. Echad la cuenta y os asombrareis. En algunas ciudades se aprovechan los solares para convertirlos en inmensos garajes al aire libre, en cada uno de los cuales caben 300, 500 coches.

¡El automóvil obligándole a uno, para ganar tiempo, a ir a pie!.. Donosísima paradoja de nuestra época; el exceso de automóviles va a anular allí y en otras partes este vehículo que pierde eficacia desde el momento en que todos lo tienen y las carreteras corren peligro de atorarse, con la larga cadena de innúmeros anillos.

El aeroplano será la solución, pero mientras cada mortal llegue a tener su par de alas para andar por el espacio infinito, los madrileños hemos de atenernos, estimándolas acertadas, a las disposiciones, que con gran celo emana nuestra Alcaldía, reguladoras del complicado problema de la circulación.

DISTINCIÓN MERECEIDÍSIMA

*Se concede la Medalla de Oro del Trabajo
al Sr. Corominas*

EL Gobierno de Su Majestad, a propuesta del Consejo Superior del Trabajo, ha hecho objeto a D. Ricardo Corominas y Vergés, de una distinción, no por muy merecida, menos preciada. Ha condecorado al Sr. Corominas la más preciada recompensa a que puede hacerse acreedor un hombre que ha dedicado los más constantes desvelos de su vida al trabajo.

La historia del Sr. Corominas, que no es sino la vida de un hombre laborioso, es por demás interesante.

El hoy día gran fabricante de radiadores para automóviles y aeroplanos en gran escala es hijo de un picapedrero. En el pueblo de Gracia, que hoy no es sino una barriada de Barcelona, tuvo lugar su nacimiento en el año de 1863. Cuenta, por tanto, sesenta y cuatro años de edad. A los diez años entraba de aprendiz en una hojalatería de Barcelona, propiedad del Sr. Sabater, en la que ganaba cinco reales semanales. El segundo año cobraba ya diez reales a la semana, el tercero cuatro pesetas, consiguiendo al fin llegar a ganar medio duro diario. Más tarde se perfeccionó en las secciones de lampistería y construcción y montura de vidriería de colores.

A los veintidós años se casó con D.^a Concepción Serrate. Aquel mismo año le correspondía ingresar en la milicia, pero se libró gracias a 2.500 duros que le tocaron a su padre en la lotería. Este puso una tiendecita, en la que trabajó también el hijo; pero les fué mal, y al año tuvieron que dejarla. El hijo logró colocarse en la fábrica de gas Lebón (Gracia) como instalador. Ganó en dicha fábrica de 16 a 18 reales. Además él se procu-

raba trabajos particulares y su mujer le ayudaba confeccionando labores para tiendas. Así lograron ahorrar 200 pesetas.

Con esos ahorros, más otras 200 pesetas que le prestaron y el



crédito de su antiguo dueño, el Sr. Sabater, se independizó. Compró instrumentos de viejo y construyó él otros para abrir una hojalatería en la calle del Torrente de la Olla. Pronto tuvo una gran parroquia y fué ampliando el negocio.

Al llegar los primeros automóviles a España, tomó gran afición a la construcción de radiadores, deseoso de mejorar los extranjeros, que a la sazón no reunían condiciones ni eran buenos refrigerantes. Todos sus entusiasmos y desvelos fueron, desde entonces,

encaminados a la realización de esta idea, y bien pronto consiguió la primera de sus patentes.

El año 1907 presentó algunos radiadores en la Exposición automovilista, y al visitarla el Rey y contemplarlos, Corominas ofreció a Su Majestad construir uno. Así lo hizo en seguida. Después ha sido proveedor continuo de la Real Casa.

A partir del año de 1909, se instaló ya en el mismo local en que hoy tiene la fábrica, avenida de Alfonso XIII, 458, la que ha venido mejorando continuamente. En el mismo año inauguró su casa en Madrid, en la calle de Montealeón, número 28.

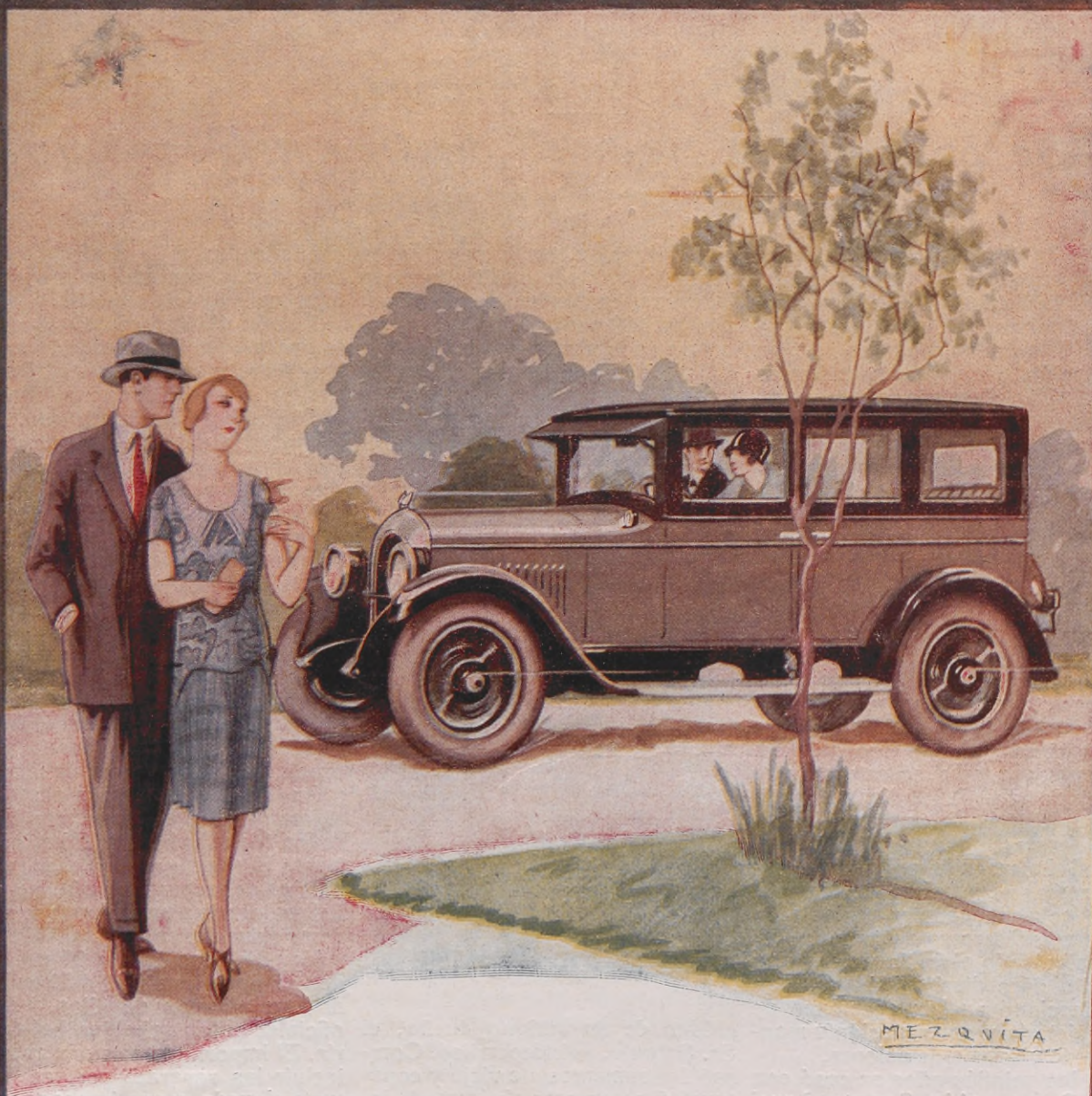
Para llevar a efecto esta obra, el Sr. Corominas ha tenido que pasar por el calvario de todo hombre de ideas que carece de dinero.

Sus deudas llegaron a ser considerables; sin embargo, con honradez intachable, fué haciendo frente a ellas y se colocó en el camino del seguro triunfo, no sin haber llegado a pasar hasta verdaderas privaciones.

Hoy día tiene de 70 a 80 empleados en Barcelona y 40 ó 50 en Madrid, y algunos de ellos fueron oficiales en su primitiva hojalatería. El importe de sus ventas, sin incluir las reparaciones, es bastante elevado, y sus ingresos, por tanto, considerables. Algunos años ha conseguido vender más de cuatro mil radiadores.

Un detalle final que dice muy en alto del trato que el Sr. Corominas da a sus empleados y obreros: las insignias de la Medalla del Trabajo van a ser costeadas por éstos.

Detalle, en verdad harto significativo.



Chrysler

Agencia exclusiva para España:

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

PLAZA DE LA LEALTAD, 4.

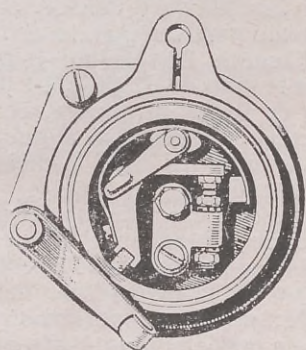
AV. DE PI MARGALL, 14.

MADRID

Facilidad de poner la máquina en marcha a pesar del frío

Un problema de actualidad discutido desde un nuevo punto de vista

TAN molestas como las demandas del recaudador de impuestos, surgen las dificultades para poner la máquina en marcha, en época de frío, a su debido tiempo



El rocker-arm, es uno de los puntos de partida más frecuentes de dificultades y debe ser el primer punto que se revise

y con regularidad, lo que hace que muchos motoristas abandonen ya sus esfuerzos en combatir esta molestia, y resignanse a la vuelta periódica de la que pudiéramos llamar enfermedad del motociclismo. Porque ni aun la mejor motocicleta, ni siquiera la llamada gigante, deja de oponer dificultades cuando se trata de ponerla en marcha en tiempo frío y después de permanecer durante la noche en garages sin calefacción, expuesta a las frías de Juanito Escarcha.

Mucho se ha escrito sobre la dificultad de poner pronto el motor en marcha durante la temporada fría, y mucho más se escribirá sobre el asunto, en vista de que las esencias para automóviles suelen ser cada día más pesadas y de calidad menos volátil. El hecho es debido a la necesidad económica

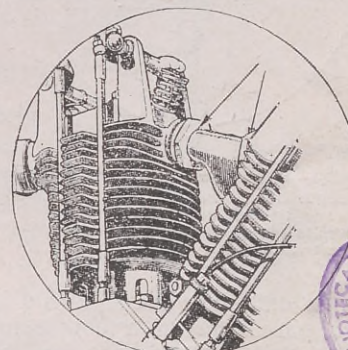
de conservar el abastecimiento mundial de gasolina, y como consecuencia, la esencia para automóviles contiene hoy día menos ingredientes volátiles que la esencia de hace diez o quince años. Aumenta con ello la dificultad, y los dueños de máquinas deben hacer frente a este problema.

Durante el verano, cualquier motocicleta moderna funciona bien, siempre que para su consumo se use gasolina buena. Pero no sucede ya lo mismo en invierno. La menor avería del motor dificulta considerablemente poner en marcha la máquina, cuando ésta se ha enfriado. Claro que toda máquina que durante el estío haya estado bien cuidada, presentará menos dificultades a ponerse en marcha en época de frío.

Como sabe el lector, la causa principal que impide el que una máquina se ponga en marcha es la pobreza en la esencia de sustancias volátiles a baja temperatura. La congelación del lubricante en el cilindro y alrededor de las válvulas, puede contribuir no poco a la dificultad; pero sólo ya la falta de propiedad evaporable en la esencia es origen fundamental de avería.

Ahora vamos a tratar al pormenor sobre la evaporación de la

esencia. La gasolina, al común de todos los líquidos, desprende vapores en cantidad variable con la temperatura. A baja temperatura, la gasolina despidе poco vapor;



Las fugas de aire en el sistema de inyección son frecuentemente causa de dificultades sobre todo en los empalmes pareados

por otra parte, si la temperatura sube exageradamente, la evaporación será considerable. Es cuando se dice que el líquido está cocinando.

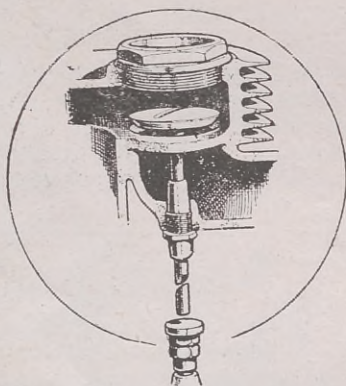
Mas la mayor evaporación de un líquido depende también de la velocidad con que el aire pasa sobre la superficie. El paso rápido del aire sobre la superficie del líquido produce una evaporación rápida.

TEMPERATURAS APROXIMADAS DE VAPORIZACIÓN

Combustible líquido	Proporción adecuada de aire	Con 20-30 por 100 menos de aire	Con 20-30 por 100 más de aire
Petróleo n.º 1 puro.	17-18° centígrados.	26° centígrados	12° centígrados
Benzol ídem, íd. . .	26° »	40,5° »	17,5° »
55-50 mezcla. . . .	23° »	35° »	15° »

Tabla demostrativa del efecto de las proporciones de aire en la temperatura de vaporización de los combustibles líquidos en los motores.

Por eso, a cierta temperatura puede ser normalizada la evaporación, aumentando la velocidad de la corriente de aire sobre la super-



Las guías de válvulas secas, así como los vástagos de accionamiento de las varillas de válvula, son un impedimento fatal para el arranque fácil.

ficie. Examinando la cuestión a la ligera, parece que si la temperatura fuese baja, lograríamos facilitar el arranque del motor dando velocidad a la corriente de aire entrante sobre la gasolina. Pero desgraciadamente, esto no se puede hacer en la práctica, porque si aumentamos la corriente de aire a través del carburador, aumentamos también la cantidad en el cilindro, y el aire penetra en exceso en el vapor de la gasolina, dando una mezcla pobre en combustible. En la primera columna del adjunto índice figura la temperatura a que la esencia emite vapores en cantidad adecuada para formar con el aire una mezcla combustible.

La segunda columna indica el aumento de temperatura en la esencia para su evaporación, cuando la cantidad de aire es insuficiente. Y la tercera muestra la baja temperatura a que la evaporación se lleva a efecto cuando la corriente de aire es excesiva.

Dos medios para producir la evaporación.—Estudiando el cuadro se ve que, enfrentado el moto-

rista con la dificultad de dar marcha al motor, puede optar entre aumentar la entrada de aire y aumentar con ello la evaporación, o hacer que el aire llegue al carburador en cantidad insuficiente, con el fin de elevar la temperatura de evaporación del líquido esencial. El primer medio presenta el inconveniente de que el exceso de aire en el carburador debilita el vapor de la gasolina, haciendo poco combustible la mezcla. El segundo, más practicado, reúne las ventajas de dar una mezcla muy rica en esencia y de elevada temperatura, por lo que parte de sus vapores, al condensarse en el cilindro, funde el lubricante congelado, que entorpece el pistón y otros accesorios de la máquina.

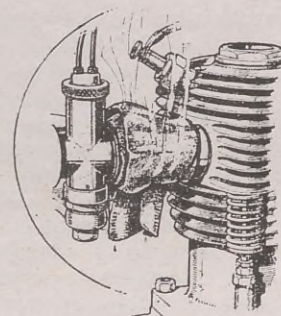
Otro dato que hay que tener presente es el «calor latente de vaporización». Todo líquido, durante su evaporación, toma del ambiente el calor que necesita para mantener constante su temperatura. Claro; ello produce un enfriamiento en el aire y en el tubo de enchufe, hasta que, puesta la máquina en marcha, se recalienta el cilindro y los tubos, y la evaporación se mantiene a expensas de este calor, no quitándose al aire.

De modo que, para hacer arrancar una motocicleta cuyo motor se ha enfriado, hay primero que reducir a la mínima la entrada de aire en el carburador. Se reconoce que la cantidad de aire ha llegado a la mínima, cuando la llama del mechero de combustible alcanza su máxima en longitud. Generalmente, se oprime con rapidez el «Kick-Start», para que la máquina funcione después de un golpe vivo de succión y otro de compresión. Claro que si el lubricante se ha congelado en gran cantidad sobre los accesorios del motor, será necesario untar la máquina con petróleo. Pero, corrientemente, si la motocicleta sólo está fría y congelado en parte su lubricante, unas compresiones vivas del «Kick-

Start» producirán la suficiente condensación de gasolina en el cilindro frío para disolver el aceite congelado.

Componentes de la esencia para automóviles.—La gasolina es un líquido heterogéneo. Contiene muchos productos, y cada uno con distinto coeficiente de vaporización. Cuando la motocicleta se guarda, dejando gasolina en el carburador, los constituyentes ligeros de la esencia se volatilizan, y los ingredientes densos serán obstáculo para dar marcha de nuevo al motor. El remedio está en cerrar la entrada de gasolina poco antes de llegar al garage, con el fin de que, al quedar la motocicleta encerrada, no haya esencia en el carburador.

Cuando la dificultad de dar marcha al motor consiste en que el engrase se ha congelado alrededor de las válvulas de entrada, haciendo difícil que el «tappet red» empuje el pie desde la guía, unas gotas de petróleo puestas sobre el pie de la válvula de entrada serían muy eficaces.



Un motor verdaderamente obstinado en no marchar, puede frecuentemente hacérsele funcionar enrollando rápidamente (con violencia) un trapo mojado de agua hirviendo alrededor del tubo de admisión.

Ignición.—La dificultad de dar marcha al motor durante el invierno, en épocas de humedad y niebla, es debido a que la «fibre bush»

se hincha sobre el «rocker arm» de la magneto. La «fibre bush» está compuesta de sustancias que absorben grandes cantidades de humedad atmosférica, y al hincharse entorpecen la magneto. Para evitar esto, debe, en tiempo de nieblas, frotarse la «bush» con lija fina, y untar la máquina con aceite refinado y puro, a fin de evitar la excesiva absorción de humedad.

Además de los inconvenientes citados, se debe tener presente que, dada la pobreza volátil de las esencias empleadas hoy día para los motores, con el frío se des-

prende de ellas muy ligera cantidad de vapores combustibles. Y si todavía estos productos combustibles han de pasar por largos tubos de caleta, hay causa para que se condensen de nuevo por la baja temperatura a que se hallan. Puede contrarrestarse este inconveniente, usando gasolina de alto grado; regulando la entrada de aire, pero con aumento de velocidad, y colocando un paño mojado en agua muy caliente alrededor del cilindro y tubo de caleta.

Propiedades de la bencina.—Los

motoristas que utilicen bencina pura deben tener presente que este líquido tiene su punto de congelación a los 5 grados centígrados; por lo que dejando en el carburador cualquier cantidad de este líquido, se exponen a que se hiele. Claro es que las bencinas comerciales no son nunca químicamente puras, y esto hace que el punto de congelación baje en varios grados. Mas hay que tener en la memoria esto: las bencinas muy puras pueden ser en tiempo frío causa de dificultad para poner en marcha la motocicleta.

Calendario automovilista internacional.

He aquí el Calendario automovilista completo, con detalle de las fechas que en su día solicitaron para sí los Clubs de las diferentes naciones, para las pruebas internacionales que les correspondieron organizar.

Marzo: 6, Suiza, kilómetro lanzado, internacional, en Ginebra; 13, España, carrera en cuesta, hasta 1.100 c. c.; 19, Inglaterra, carreras en Brooklands.

Abril: 18, Inglaterra, carreras en Brooklands; 21, Italia, Copa Feria de Milano; 24, Italia, Targa Florio; 24, Francia, Gran Gremio de Provenza.

Mayo: 1, Italia, kilómetro lanzado, A. C. de Brescia; 8, Italia, tercera copa Vinci; 8, España, carrera en cuesta de la Rabassada «Penya Rhin»; 8, Checoslovaquia, carrera en cuesta de Zbraslav - Siloviste; 15, Checoslovaquia, carrera en el circuito de Plzen; 25, Italia, circuito de Mugello; 29, Bélgica, Gran Premio Voiturettes de Frontières; 30, Estados Unidos, Gran Premio de Indianápolis.

30 de Mayo a 5 de Junio. Rumania, concurso internacional de Turismo.

Junio: 4, 5 y 6, Hungría, concurso húngaro de turismo; 5, Checoslovaquia, cuarta prueba en cuesta en Bruo-

Boronice; 6, Inglaterra, carreras en Brooklands; del 5 al 12, Polonia, concurso de turismo; del 5 al 15, Austria y Yugoslavia, Copa Faroc; 25, 26, Checoslovaquia, VII carrera en cuesta de Mont Schoeber; 12, Italia, Real Premio de Roma; 18 y 19, Francia, Gran Premio de las 24 horas de Le Mans; 19, Checoslovaquia, primera carrera en cuesta de Karlova Studanka; 18, 19 y 20, España, concurso de turismo (R. A. C. de Cataluña); 19, España, Gran Premio Penya Rhin; 25 y 26, Dinamarca, carrera en la Isla de Fanoe; 25 y 26, Checoslovaquia, prueba de resistencia de Siberec; 26, Italia, Gran Premio de Monza; 26, España, carrera de las 12 horas; 26, Hungría, segunda carrera en cuesta de Gougger.

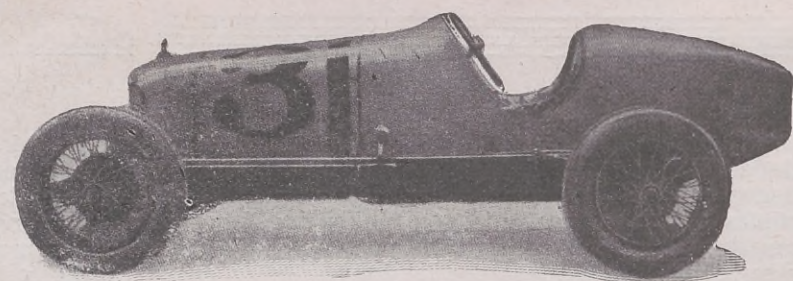
Julio: 2, Inglaterra, carreras en Brooklands; 2 y 3, Francia, Gran Premio del A. C. de Francia; 9 y 10, Bélgica, Gran Premio de Turismo 24 horas; 10, Checoslovaquia, primera carrera internacional sobre el Circuito Prorov Ceéyn; 17, Alemania, Gran Premio de Alemania coches sport; 17, 18 y 19, Letonia, concurso internacional de resistencia; 24, Bélgica, Gran

Premio de Velocidad (fórmula libre); 28, España, Criterium internacional de las 12 horas; 31, España, Gran Premio de España.

Agosto: 1, Inglaterra, carreras en Brooklands; 6, Italia, Copa Acerbo; 7, Alemania, record del kilómetro; 13 y 14, Suiza, VI carrera en cuesta de Klausen; del 14 al 22, Italia, Copa de los Alpes; 24, Francia, jornada de los records en la Playa de la Baule; 25, Francia, Gran Premio Automóvil de la Baule; 27, Italia, Copa de Merano; 28, Noruega, carrera en cuesta.

Septiembre: del 4 al 8, Italia, Gran Premio de Europa, Gran Premio de Milán y Gran Premio de Turismo 24 horas; 10 y 11, Francia, Gran Premio Voiturettes y coches ligeros y Copa Boillot (Bologne sur Mer); 11, Polonia, concurso de velocidad; 17, Inglaterra, carreras en Brooklands; 18, Bélgica, jornada de los records de Ostmalle; 18, Checoslovaquia, VII carrera Internacional de Ecce Homo; 18, Francia, carrera en cuesta de Mont Ventoux; 25, Austria, carrera de l'Alberg.

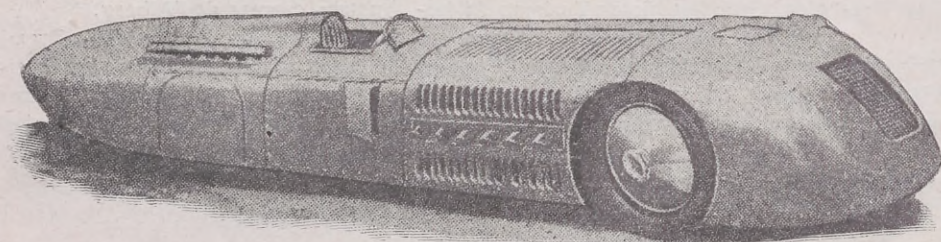
Octubre: 1, Inglaterra, Gran Premio de la Gran Bretaña; 2, Noruega, carrera en cuesta; 2, Hungría, octava carrera en cuesta; 8, Inglaterra, 200 millas de Brooklands (Junior Car Club); 9, Italia, circuito del Garde.



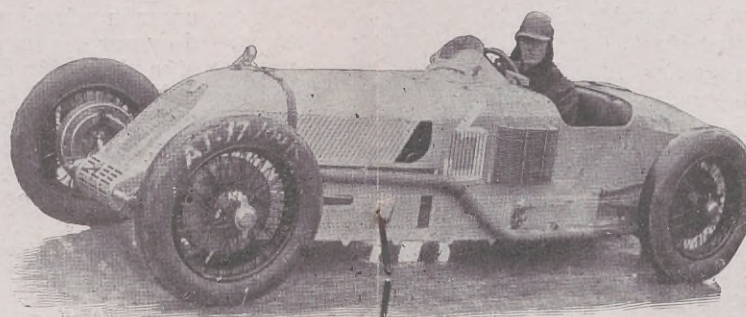
El dos litros Miller, con el cual, el corredor Eldridge ha batido todos los records del mundo



Mr. E. A. D. Eldridge



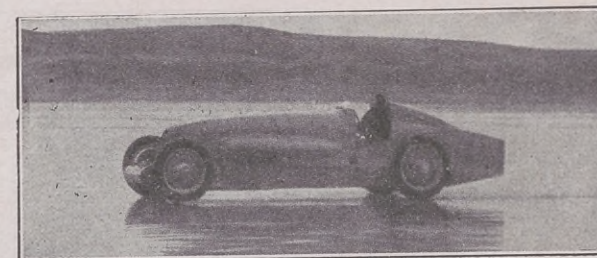
El coche de 1.000 c. v., que Seagrave ha mandado construir para batir el record del mundo del kilómetro lanzado y que ha sido enviado a Dayton (América) donde tendrán lugar los ensayos



El nuevo coche 1.500 c. c. «Talbot», vencedor en Monthéry del Gran Premio del Salón, será uno de los más fuertes competidores en los Grandes Premios de 1927



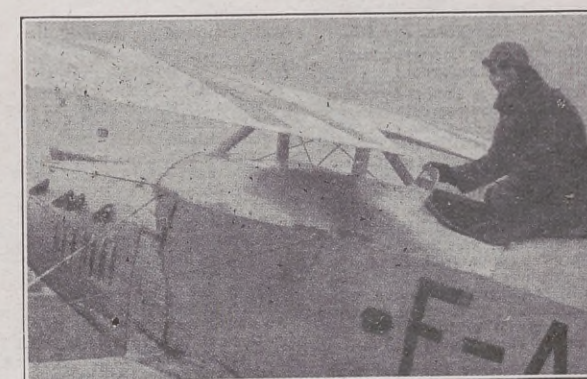
Caravana de una Compañía norteamericana, que está haciendo una película en el campo. En vista de la región tan escabrosa donde se tiene que hacer la película, hubo que resolver un difícil problema de transporte. Empléase el «Chevrolet» para trasladar la Compañía a los distintos sitios donde tiene que trabajar



El coche en que Cambell ha batido uno de los más fuertes «records» a una velocidad de 238,540 km.



(Foto Vidal)
Mario Contario, de tres años y medio, el motociclista más pequeño del mundo, paseándose por las calles de Reims, donde habita, en una motocicleta especial construida para él



George Duller, el conocido motorista de carreras y excelente jockey, ha comprado un aeroplano Steve Donohue's, que lo utiliza para trasladarse volando a aquellos sitios en los que tiene que tomar parte en concursos hípicas.

La V Exposición de Automóviles de Barcelona

EL CONCURSO DE CARTELES

Reunido el Jurado designado para la adjudicación de los siete premios concedidos para el concurso de carteles anunciadores de la próxima Exposición del Automóvil de Barcelona, escogió los siete que a continuación se detallan:

Primer premio, de 2.500 pesetas: Lema, *Mercurio* núm. 3. Número 91. Autor, D. Luis Muntané Muns. Barcelona.

Segundo premio, de 1.000 pesetas: Lema, *Latia*. Número 138. Autor, don Rafael Bilbao. Madrid.

Tercer premio, de 500 pesetas. Lema, *Z. Z.* Número 49. Autor, D. Manuel Grau Más. Barcelona.

Cuarto premio, de 400 pesetas: Lema, *Olibastro*. Número 150. Autor, D. Francisco Fontanals. Madrid.

Quinto premio, de 300 pesetas: Lema, *Flor d'enginy*. Número 62. Autor, D. José Campillo. Barcelona.

Sexto premio, de 200 pesetas: Lema, *Victoria*. Número 116. Autor, don J. Alumá Sans. Barcelona.

Séptimo premio, de 100 pesetas: Lema, *Internacional* núm. 2. Número 95. Autor, D. Enrique Montón Molina.

El Jurado, al redactarse el acta, hizo constar en la misma que, si bien existían otros carteles dignos de recompensa, se había tenido que limitar a premiar los siete escogidos como los mejores, aun reconociendo la valía de otros varios, ya que el concurso iniciado por las Cámaras del Automóvil ha constituido un verdadero éxito, tanto por el número cuanto por la calidad de la mayoría.

Las cantidades a que corresponden los premios serán entregadas, una vez

hecho público el fallo, a los respectivos autores de los carteles premiados, a cambio de los recibos que se facilitarán en las oficinas de la Exposición.

El día 15 del corriente terminó el período de admisión de inscripciones para entrar en el sorteo de *stands*.

He aquí las casas que expondrán en el Salón catalán:

Número 1, Sociedad Anónima Española de Lubrificantes; 2, Autotracción Eléctrica, S. A.; 3, D. Pedro Colet Bertrand; 4, D. Francisco Quintana e Ilzarbe; 5, Auto Electricidad, señores Coma, Llorens y Bufill, Limitada; 6, Omnia, S. A., Compañía de Seguros del R. A. C. E.; 7, Klein y Compañía; 8, D. Francisco Farré Roig; 9, Barcelona Auto, S. A.; 10, Taxímetros Barcelona, S. A.; 11, Sres. Lázaro y López; 12, D. Ricardo Corominas; 13, Vacuum Oil Company, S. A.; 14, D. E. Cortés Pascual; 15, D. José M. Vitró; 16, «Stadium»; 17, D. Jaime Roca; 18, D. Sebastián Loinaz; 19, Comercial Pirelli, S. A.; 20, D. L. Torra (turismo); 21, D. L. Torra (camiones); 22, Equipo Bosch, S. A.; 23, D. Gastón Joly; 24, D. Harry Walker; 25, don L. Vilardell.

Número 26, D. José M. Massó; 27, La Hispano Suiza (turismo); 28, La Hispano Suiza (camiones); 29, D. M. Vendrell; 30, Sres. Biosca Hermanos; 31, Publicidad J. Gasa; 32, D. A. Yribarren; 33, D. Domingo M. Dagnino; 34, Sociedad Petrolífera Española; 35, Sres. Rovira y Pons; 36, D. J. Lluís Durán; 37, Automoto (París); 38, don Juan Forcada Sala; 39, D. Juan Sabater y Torra; 40, Compañía Euskalduna (Madrid); 41, Sres. Macaya y Compañía; 42, *El Mundo Deportivo*; 43, Com-

pañía Española de Automóviles, S. A.; 44, Scemia (París); 45, D. Juan Michelin (Madrid); 46, Autolocomoción, Sociedad Anónima (turismo); 47, Autolocomoción, S. A. (turismo); 48, Autolocomoción, S. A. (turismo); 49, Autolocomoción, S. A. (motos).

Número 50, F. Abadal (turismo); 51, F. Abadal (motores en marcha); 52, Sociedad General de Automóviles, C. A.; 53, Automóviles, S. A.; 54, don J. Campá; 55, D. Hans T. Moller; 56, D. Vicente Prat Bosch (turismo); 57, D. Vicente Prat Bosch (canoas automóviles); 58, D. Vicente P. Bosch (accesorios); 59, D. A. Elizalde (turismo); 60, D. A. Elizalde (camiones); 61, Sres. D. E. y J. Pujol Xicoy; 62, Unión Comercial Española (turismo); 63, Unión Comercial Española (accesorios); 64, Unión Comercial Española (camiones); 65, D. A. Mercadal Peyri; 66, D. Ramón Sala Perera; 67, D. R. Girona Soler; 68, D. Agustín Llanas; 69, D. R. Andrés y G. Fabiá; 70, Baixas; 71, D. Antonio Sanromá; 72, La Aceitera Exportadora, S. A.; 73, Comercial Española Valls (camiones); 75, D. Eusebio Bertrand y Serra (turismo); 76, D. Eusebio Bertrand y Serra (turismo); 77, D. Eusebio Bertrand y Serra (camiones); 78, D. Eusebio Bertrand y Serra (motocicletas); 79, Universal Rim & Tyre Fool Company Limited (Londres); 80, Sociedad Gecalse (San Sebastián).

Número 81, D. R. Rico Planelles; 82, D. Antonio Nicolau; 83, D. Eduardo Lloret; 84, S. A. T. A. M.; 85, D. A. Casajuana; 86, D. A. Casajuana; 87, don Agustín Esteve Fabregat; 88, Fundación y Construcciones Grau; 89, Establecimientos Phillips & Pain, S. A. E.; 90, Purificadores de Agua, Sociedad Anónima, 91, Motores y automóviles

Ricart, S. A., 92, D. Baltasar Fiol; 93, Sres. Stevenson, Romagosa y Compañía; 94, D. J. Blay; 95, D. Cayetano Cornet; 96, Rotor, S. A.; 97, Mercedes Española, S. A. (turismo); 98, Mercedes Española (camiones); 99, J. Benedit; 100, D. Julio Schomid; 101, señores Busquets Hermanos; 102, S. A. Representaciones y Comercio; 103, don F. de A. Puig; 104, Sres. Dodge Brothers (turismo); 105, Sres. Dodge Brothers (camiones); 106, D. A. Casajuana (turismo); 107, Baixas; 108, Compañía General de Automóviles Opiraga (turismo); 109, Compañía General de Automóviles Opiraga (accesorios); 110, Sres. Matheu y Marrugat.

Número 111, H. A. Samer (Madrid); 112, D. Pedro Romero (Figueras); 113, D. Manuel Bolibar; 114, señores Rosinach y García; 115, Sres. Puech y Jongleur; 116, Representación de Automóviles, S. A.; 117, D. César Carnicero; 118, Sres. Cortina y Esteve (turismo); 119, Sres. Cortina y Esteve (accesorios); 120, Sres. Cortina y Esteve (accesorios); 121, D. Jaime Marfí Cabot; 122, Minimax; 123, Sres. Jover, Almirall y Biosca (turismo); 124, señores Jover, Almirall y Biosca (motos); 125, Sociedad Anónima marca «El León»; 126, Sres. Catasús y Compañía; 127, Auto American Salón (turismo); 128, Auto American Salón (camiones); 129, *Excelsior*, de Bilbao; 130, Taxímetros y Relojería Mecánica, S. A.

Número 131, Majestic Garaje, S. A.; 132, F. Liffraud (turismo); 133, F. Liffraud (camiones); 134, Sociedad Española del Acumulador Tudor; 135, don Francisco Cabré; 136, D. Antonio García; 137, D. Estandislo Magre (turismo); 138, D. Estandislo Magre (camiones); 139, D. José Bosch Valls; 140, señores J. Alvarez y Compañía; 141, don J. Subirana; 142, D. J. Casa Mitjana Serra; 143, Sres. Oliveras y Casacuberta; 144, Sres. G. y M. Bigas (turismo); 145, Sres. G. y M. Bigas (camio-

nes); 146, D. Enrique Pujó (turismo); 147, D. E. Pujó (camiones), 148, don José Farré; 149, Automóviles Vermorel; 150, Industrias Babel y Nervión.

A las doce se cerró la inscripción, firmando la última el presidente del Comité organizador de la Exposición, D. Magín Matheu.

Esperaban recibir otras solicitudes de Madrid, anunciadas por el delegado de la Cámara en esta capital, y otras que pueden recibirse por correo.

Las inscripciones recibidas hasta el sábado superan en número al de las

recibidas en todas las anteriores Exposiciones en las fechas respectivas de cierre.

Los inscritos en totalidad en la Exposición de 1925 fueron 187, y de aquí al 27 de Abril, en que se procederá a la solemne inauguración del Salón de 1927, es de presumir que sobrepasará en mucho esa cifra.

Por la cantidad y calidad de las inscripciones hechas hasta la fecha, como suponíamos, el éxito que alcanzará este certamen será grande, y de ello pueden felicitarse sus organizadores.

El factor primordial de la prosperidad de América está en el transporte

Un estudio de los ingresos de las grandes empresas de los Estados Unidos en el año de 1926 pone de manifiesto de que existen doce organizaciones que hasta ahora han excedido a todas las demás Compañías en sus ingresos, en forma de constituir un grupo determinado de colosos industriales que predominan en la industria americana. Las cifras en que está basado este artículo se han tomado de los libros de las diferentes Compañías, y constituyen una historia exacta de lo que han realizado estas organizaciones en el referido año.

Las doce Compañías, en orden de categoría, son las siguientes:

General Motors Corporation.
Standard Oil Company of New Jersey.

United States Steel Corporation.
American Telephone and Telegraph Company.

Ford Motor Company.
Pennsylvania Railroad System.
Standard Oil Company of Indiana.
Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company.

New York Central Railroad System.
Standard Oil Company of New York.
Standard Oil Company of California.

General Electric Company.
Hoy en día estos son los colosos de la América industrial. Es significativo que en esta época, en que la prosperi-

dad de América ha alcanzado tan gran altura, todas estas Compañías, menos dos, están dedicadas, o bien al negocio de transporte, o cuidan del transporte de personas y bienes. Los fabricantes de automóviles y camiones, productores de aceite, proveedores de transportes férreos, han llegado a la cúspide del éxito en 1926. Gran parte de la prosperidad actual de los Estados Unidos es debida en gran medida a los eficaces y amplios medios de transporte, que proporcionan una distribución rápida a la mercancía americana y movilidad rápida al pueblo americano.

El sensacional encumbramiento de la General Motors es la característica más saliente de los negocios americanos en los dos últimos años. En el último año, la Standard Oil Company de New Jersey era la de mayores ingresos entre todas las organizaciones. Este año la General Motors se ha adelantado a dicha Compañía aproximadamente en un 25 por 100. En los dos últimos años la venta de los coches de la General Motors ha aumentado hasta tal extremo, que sus ingresos casi se han cuadruplicado.

Se calcula que los ingresos de estas doce Compañías este año llegaron a 1.000.000.000 de dólares, o sea, aproximadamente, la décima parte de las ganancias de todas las organizaciones mundiales de América.

Información gráfica del XXII Salón anual en el Hotel Commodore de Nueva York.



1. Faetón Cadillac, con dos parabrisas, imitando un tonneau. — 2. Limousine carrozada por Judkins. Cuerpo color amarillo, y el resto negro. — 3. Coupé sobre «Little Marmon», ocho cilindros en línea. — 4. Conducción interior «Weymann», sobre chasis «STUTZ». Es el primer coche que se ha presentado en América con carrocería «Weymann».
5. Frente del «Little Marmon», señalando su radiador alto y estrecho. — 6. Vista del Salón Studebaker, Big Six, en el Hotel Plaza. — 7. Soporte para sostener los farolitos de población. — 8. Faetón Rolls Royce, equipado con laterales de cristales que cierran muy rápidamente. — 9. El precioso «CHRYSLER IMPERIAL», sobre chasis 80.

LA SUSCRIPCIÓN DE "AUTO"

Por Inocencio Mateos y Ernesto Sánchez

Continuamos recibiendo adhesiones a la idea de erigir un recuerdo que perpetúe el trágico accidente que costó la vida a Inocencio Mateos y Ernesto Sánchez en la carrera de las VI Horas, si bien no con la rapidez que hubiéramos deseado.

Parece, por otra parte, que varios aficionados sólo esperan se acerque la hora final para adherirse, y esto ha bastado para decidimos a dar el aviso de que va a finalizar nuestra gestión.

A este efecto nos hemos dirigido a conocidas personas del mundo deportivo, quienes, al aceptar sus puestos—por lo que eternamente les estaremos agradecidos—, han venido a constituir aquella Comisión a que aludíamos al iniciar la suscripción.

Desde hoy esta Comisión se enten-

derá en la inversión de los fondos recaudados o que se recauden con este objeto. Esta Comisión está integrada por los señores siguientes: D. Jorge Ibáñez, iniciador de la idea; Presidente del R. M. C. E.; Presidente de «Peña Motorista»; D. Fernando Salvadores, director de *España Sportiva*; D. Manuel Cantó; D. Manuel Rosón, redactor de *El Liberal*, y el director de Auto, D. Agustín García de Rueda.

De las reuniones y acuerdos de esta Comisión las columnas de Auto se harán intérpretes ante los adheridos y el público.

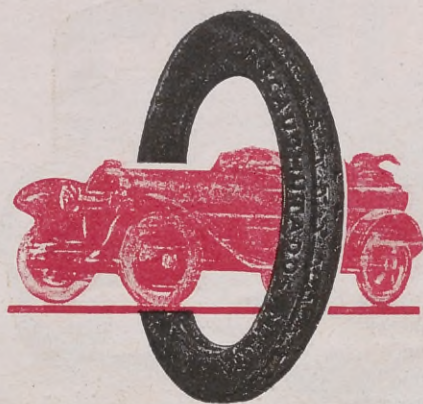
Al objeto de facilitar la labor de la Comisión, hemos acordado prorrogar por este mes solamente la suscripción, la que, definitivamente, quedará cerrada el día 25 de próximo Febrero.

Segunda lista de donativos.

	Pesetas
<i>Suma anterior</i>	661
Casa Austin.....	50
D. R. Ortiz.....	10
» Jesús Hernández.....	5
» Jacinto Rodríguez.....	5
» Pablo Biosca.....	5
» José López.....	5
» Sergio Rodríguez.....	5
» Francisco A. Martínez....	10
» Gonzalo A. Martínez....	10
TOTAL	764

* * *

Se continúan recibiendo donativos en la Administración de esta Revista, A. Mellado, 9.—Cantó, Princesa, 14.—S. Quiñones, Alberto Aguilera, 14.—Pzs. de Recambio, Recoletos, 5.—F. Abadal, Alcalá, 62.—N. Jiménez, Hernán Cortés, 16.—Casa Arditi, Génova, 4.—Vargas Hermanos, Suc., M. de Cubas, 16 y 18.—I. García Palacios, Bárbara de Braganza, 10.



SAN SEBASTIAN
PASEO DE RAMÓN M. LILÍ, 2

MADRID
FRANCISCO DE ROJAS, 3

RECAUCHUTADOS M. R. M.

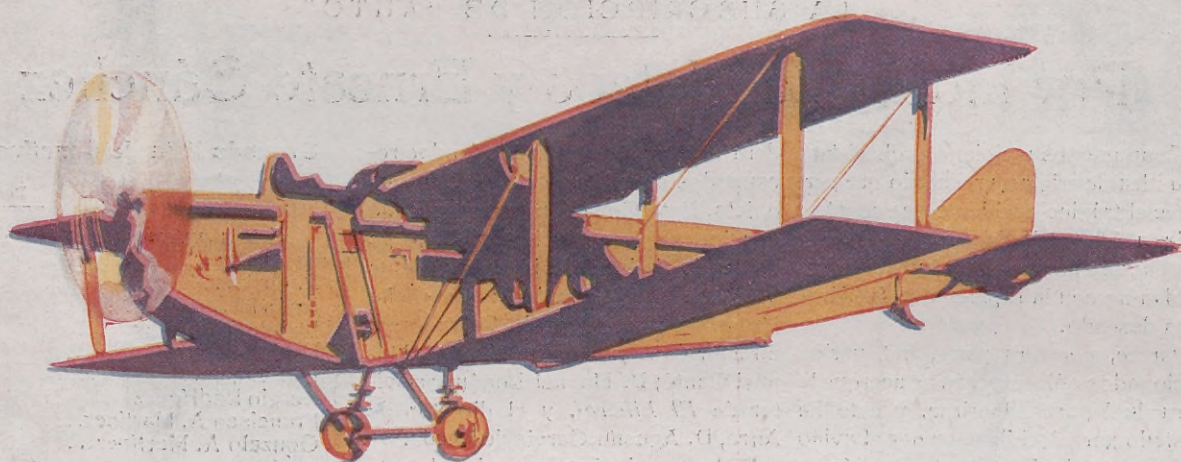
Maquinaria para la renovación de
neumáticos y primeras materias para
esta industria.

MARCA

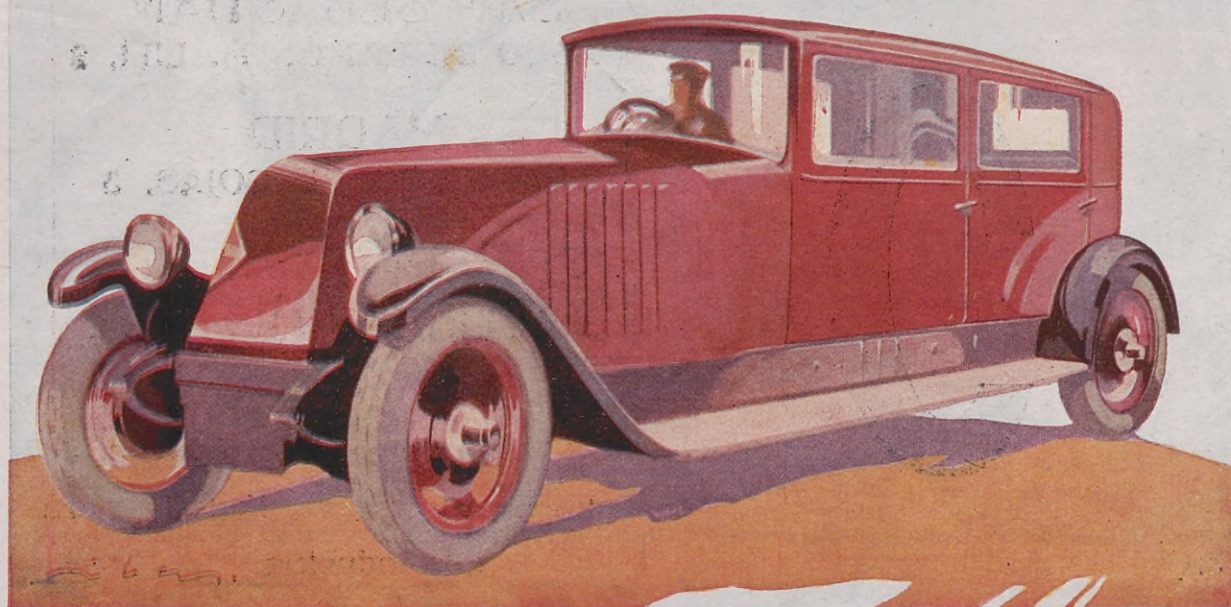


Patentes números 94.692 y 94.693

FABRICACION ESPAÑOLA



El avión más reciente de la industria aeronáutica, el Renault, es el más perfecto y seguro que se haya jamás inventado. Su motor es el más potente y eficiente que se haya jamás inventado. Su estructura es la más sólida y resistente que se haya jamás inventado. Su piloto es el más seguro y eficiente que se haya jamás inventado. Su precio es el más bajo que se haya jamás inventado. Su rendimiento es el más alto que se haya jamás inventado. Su mantenimiento es el más sencillo que se haya jamás inventado. Su transporte es el más fácil que se haya jamás inventado. Su almacenamiento es el más seguro que se haya jamás inventado. Su uso es el más versátil que se haya jamás inventado. Su diseño es el más moderno que se haya jamás inventado. Su construcción es la más perfecta que se haya jamás inventado. Su calidad es la más alta que se haya jamás inventado. Su precio es el más bajo que se haya jamás inventado. Su rendimiento es el más alto que se haya jamás inventado. Su mantenimiento es el más sencillo que se haya jamás inventado. Su transporte es el más fácil que se haya jamás inventado. Su almacenamiento es el más seguro que se haya jamás inventado. Su uso es el más versátil que se haya jamás inventado. Su diseño es el más moderno que se haya jamás inventado. Su construcción es la más perfecta que se haya jamás inventado. Su calidad es la más alta que se haya jamás inventado.



EN EL AIRE Y EN LA TIERRA SIEMPRE TRIUNFA
RENAULT

MIL AUTOMOVILISTAS CONTESTAN A UNA ENCUESTA

Más de la mitad de ellos se dirigen al trabajo en su automóvil - El 46 por 100 lo utilizan diariamente, y el 36 por 100 de tiempo en tiempo, para fines utilitarios. - Solamente 30 coches por 1.000 sirven únicamente para recreo. - Automóviles empleados para aserrar leña, transportar víveres, acarrear carne, arrear el ganado al campo, llevar el grano al molino, abastecer de agua a los trabajadores, inspeccionar escuelas, etc.

LAS contestaciones de más de mil dueños de automóvil a una encuesta hecha por la Cámara Nacional del Comercio de Automóviles de los Estados Unidos revelan hasta qué punto se ha adaptado ese vehículo a todas las fases de las actividades humanas.

Solamente treinta de los que contestaron manifiestan que emplean su automóvil para fines de recreo exclusivamente, en tanto que los demás lo utilizan para una multitud de trabajos, tales como el de aserrar leña y efectuar trabajos de beneficencia.

Esos datos se tomaron de las contestaciones a unos cuestionarios que la referida Cámara envió a 10.000 dueños de automóvil, cuyos nombres fueron tomados al acaso en partidas de un millar y en diez estados muy lejanos unos de otros. Los cuestionarios indicaban once frecuentes aplicaciones del automóvil, debiendo cada cual marcar con una cruz las que él solía poner en práctica y agregar, en una línea en blanco, cualquier otro fin a que aplicaba su coche.

En conjunto, las contestaciones representan el sentir de todos los Estados Unidos, ya que se encuentran proporcionalmente divididas entre los estados a los cuales se enviaron los cuestionarios. Cabe, sin embargo, señalar el hecho de que la mayor parte de las respuestas proceden de las ciudades más pequeñas, de modo que bien pueden no reflejar con tanta exactitud la situación existente en las grandes ciudades y sus alrededores.

El 59 por 100 de la gente va al trabajo en su automóvil. — El 52 por 100 de los que contestaron manifiestan que emplean su coche para ir directamente a su trabajo, y otro 7 por 100 lo utiliza para ese mismo fin en unión del ferrocarril. En los alrededores de las ciudades esta última cifra sería seguramente mucho más alta, siendo menor la de los que van directamente al trabajo en automóvil.

Aplicaciones comerciales. — Es evidente que las aplicaciones comerciales del automóvil van aumentando. El 46 por 100 de los que contestaron manifestaron que emplean diariamente su automóvil para sus negocios, mientras que 36 por 100 más dijeron que no lo ocupan para ese fin sino de cuando cuando. En ese total de 82 por 100 no está incluida la aplicación comercial que consiste en ir de compras o a la oficina o taller de trabajo.

Diferencias regionales. — Las respuestas varían considerablemente según la región, en ciertos sentidos. La costumbre de acampar en automóvil, por ejemplo, se ha generalizado poco en la costa oriental, de tal modo, que sólo el 13 por 100 de los automóviles se emplea para ese fin en Massachusetts, 18 por 100 en Nueva York, 9 por 100 en Pensilvania, mientras que en California la proporción

alcanza 46 %, y en Iowa y Texas, 34 por 100.

El sur encabeza la lista de los que emplean su coche para ir a la iglesia, con un total de 81 por 100 en Texas y 74 por 100 en Alabama, en tanto que California queda en este sentido entre los últimos, con 29 por 100, y Massachusetts, Nueva York y Pensilvania no llegan tampoco a 50 por 100.

El aire libre es un gran aliciente. Las contestaciones demuestran que las oportunidades que ofrece el automóvil para gozar del aire libre son casi tan importantes como sus ventajas económicas y de locomoción. Aunque las largas jiras no constituyen en modo alguno el fin primordial del automóvil, el 51 por 100 de los que contestan lo emplean para ese objeto. Más del 50 por 100 lo utilizan también para picnics, en tanto que el promedio de los que se sirven del coche para acampar es del 20 por 100. Quince dijeron que emplean su automóvil para la pesca y la caza, y varios afirman que sin él no podrían residir en los suburbios.

Algunos se quejan de no sacar gran provecho de su vehículo, como cierto padre de familia que dice que su hijo tiene siempre acaparado el auto para pasear a sus amigas por la noche. Por otra parte, parecen ser muchos los que no gustan de salir por la noche, ya que solamente el 68 por 100 del total indican que sacan su automóvil después de la puesta del sol.

El motor hace de todo en la finca. — A juzgar por lo que dicen los

52 agricultores que contestaron, las aplicaciones del automóvil son universales en la finca moderna. Lo utilizan para aserrar leña, traer artículos de la ciudad, llevar carne al mercado, transportar sandías, guisantes, cacahuete y caña de azúcar, llevar grano al molino, traer las vacas del potrero, llevar los mozos a la ciudad, acarrear leche a la estación, arrancar focos y a ir a la iglesia y al club u otras partes.

Y eso no es todo. Uno de ellos agrega: «La batería del auto alumbraba el garage y da la corriente para el taladro eléctrico. También la empleo para mover una amoladora y una picadora de pasto, y, des-

pués de la siega, para descargar el heno.»

En la ciudad.—Aunque la gente de las ciudades no parece ser tan ingeniosa como la del campo, en las múltiples aplicaciones de su automóvil, se encuentran, sin embargo, muchos casos parecidos. Un médico, por ejemplo, contesta: «Utilizo mi coche día y noche en mi trabajo profesional y a todas partes voy en él.»

Entre los que ocupan el auto en sus quehaceres pueden citarse los agentes viajeros, los agentes de seguros, los contratistas y los inspectores. Cierta individuo contesta que se sirvió de su coche para mudarse de casa, llevando en él

sus cuadros, su loza y demás objetos frágiles. Un asilo ocupa sus automóviles para llevar a sus niños a hacer excursiones. El 27 por 100 de los coches se utilizan para pasear a los enfermos y ancianos.

En las escuelas.—La mayor parte de los niños que van a la escuela en automóvil, especialmente en el campo, viajan a costas del municipio, en autobuses especiales para el caso.

Con todo, el 18 por 100 de las contestaciones manifiesta que el coche se utiliza para llevar los niños a la escuela. Un inspector de distrito contesta que emplea el suyo para visitar su circuito.

RADIADORES COROMINAS

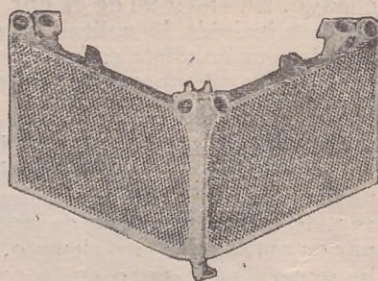
para automóviles y aviación.

Proveedor efectivo de la Real Casa

Madrid

Calle de Monteleón, 28

Tel. 31018



Barcelona

Avda. de Alfonso XIII, 458

Tel. G-788

Radiador con nido «STANDARD ESPAÑOL», patentado

RECORRIENDO ESPAÑA EN AUTO



ALCALÁ DE HENARES

Nos interesa dejar bien sentado, antes de continuar describiendo los viajes que venimos realizando para mostrar desde estas columnas la riqueza artística y monumental de España—tal es, al menos, nuestro intento—, un punto que, sin duda, no habrá escapado a la sensatez de nuestros lectores.

Y este punto es: que no pretendemos descubrir nada, ya que todo, afortunadamente, está descubierto. Ni las bellezas artísticas de Toledo, y Segovia, y hoy Alcalá, son desconocidas para la inmensa mayoría de nuestros lectores, ni tampoco para gran parte de ellos son desconocidas las excelencias de los automóviles de que para realizar nuestras excursiones nos valemos.

Nuestro intento no es otro que animar las páginas de esta Revista con algo ameno, y de paso mostrar bellezas que no hacen otra cosa más que embellecerlas, naturalmente.

Esta salvedad, para muchos lectores inútil, como lo explicamos, demás lo

habrán comprendido, tiene su razón de ser...

Esta vez hemos dirigido nuestros

nosotros, por una fatalidad que parece perseguirnos en todas nuestras excursiones, disfrutamos de un *tiempecito* muy poco apropiado para *turismear*.

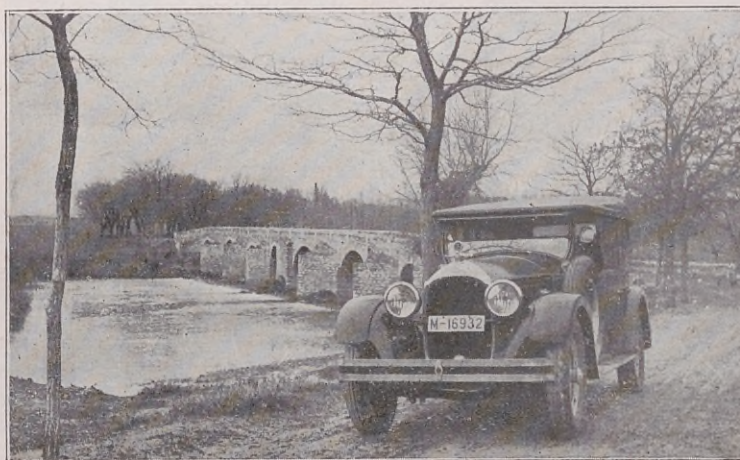
A. S. E., concesionaria de la marca

Paige, puso gentilmente a nuestra disposición un coche de esta excelente marca, y el Sr. Montenegro, jefe de ventas de la misma, nuestro buen amigo, fué el encargado de acompañarnos en el agradable viaje.

La estabilidad y adherencia del coche, la potencia y regularidad de su motor y la indiscutible *buena mano*

de su conductor, para el que todas las alabanzas serían pocas, nos hizo colocarnos en Alcalá cuando apenas nos habíamos dado cuenta—distráidos con la charla de Ragel, el repórter fotográfico—, de que habíamos montado en el Paige.

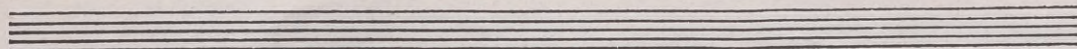
Alcalá, que tiene pretensiones en punto a atracción de turistas, puede tenerlas y muy fundadas. Su cercanía a Madrid, la facilidad en sus comunicaciones con la Corte, sus incompara-



pasos—es un decir—a Alcalá de Henares.

Las bellezas que encierra dignas son por todos conceptos de ser vistas por el turista, máxime cuando disponiendo de un automóvil es una satisfacción que puede uno darse muy cómodamente.

La carretera que une a Madrid con Alcalá se encuentra en su mayor parte bastante bien conservada y muy a propósito para el rodaje. Sin embargo,



auto

bles tesoros artísticos y la simpatía de sus habitantes les dan derecho a ellas...

Querríamos hablar también de un corderito que fué sacrificado en nuestro honor sin tener el pobre la culpa; pero no nos atrevemos.

Vaya a creer alguien que también queremos descubrir los corderitos...

* * *

Alcalá de Henares es una ciudad que bien merece la pena de ser visitada. La escasa molestia que supone un viaje en automóvil desde Madrid bien pronto se ve recompensada al poder contemplar desde cerca el magno tesoro artístico que los siglos han ido almacenando en la antigua Complutum. La importancia de esta ciudad no es otra que la que le dan sus notables monumentos y recuerdos históricos.

Son notables la Iglesia Magistral de los Santos Justo y Pastor, de estilo gótico, la Iglesia parroquial de Santa María la Mayor, donde fué bautizado el Príncipe de los Ingenios españoles, Miguel de Cervantes Saavedra; el monumento erigido en memoria de éste, la Casa Consistorial, el antiguo Convento y Colegio Mayor de San Ildefonso, donde un día estuvo instalada la famosa Universidad; el Palacio del Arzobispo de Toledo, en el que se halla establecido el archivo, el antiguo Co-

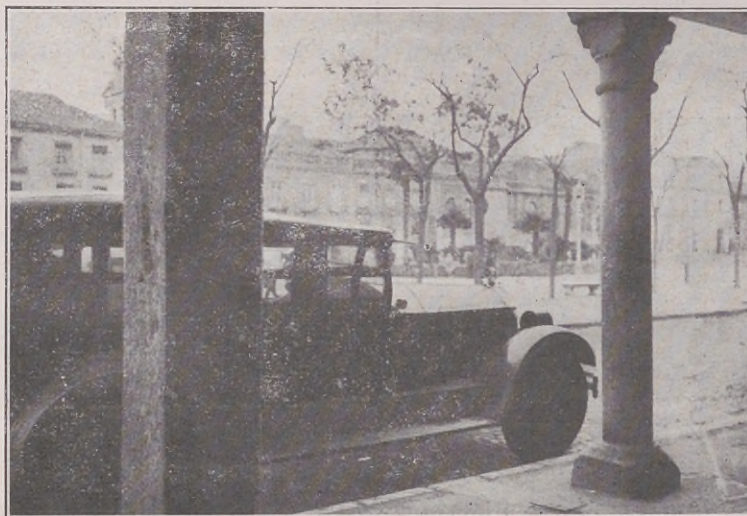
legio del Rey; el Colegio de Jesuitas, y mil más que harían interminable esta relación.

La antigua Colegiata, luego Iglesia Magistral, restaurada y aumentada por el Cardenal Cisneros, se alza en una plaza de regulares dimensiones, y su torre remata en un capitel agudo que no tiene ninguno de los caracteres de su época. El interior del templo conserva el sello de estilo gótico; pero el

hay en sus varias capillas frescos de Juan Cano de mucho mérito y muy bien conservados. Los arcos entrelazados de las tres naves forman la bóveda.

La arquitectura del Colegio mayor de San Ildefonso no corresponde a ninguno de los órdenes conocidos, sino que es un conjunto de todos ellos que ofrece cierta elegancia y majestad. El edificio quedó concluido en el año de 1553; es de piedra de Colmenar, y consta de tres cuerpos.

Después de pasar el gran vestíbulo inmediato a la puerta principal, se encuentra el primer patio, cercado de claustros, cuyo primero y segundo plano lo forman arcos con noventa y seis columnas dóricas, siendo de orden jónico las del tercero. Corona la obra una barandilla de piedra con medallones a los cuatro lados, en uno de los cuales está re-



retablo principal es de gusto barroco, y las dos portadas que dan ingreso a la cripta, por detrás del altar, son de orden corintio, con preciosos relieves y estatuas. En la cripta están sepultados los restos de los Santos Niños Justo y Pastor. El coro y la verja de la Capilla Mayor son de bastante mérito. Admíranse en la iglesia notables pinturas de Carducho, Gaxes, Juan de Sevilla y Juan de Rivera. La iglesia de Santa María la Mayor tiene tres espaciaosas naves, aún no terminadas, y

presentado el Cardenal Cisneros, fundador del establecimiento. El segundo patio, llamado de los filósofos, está también formado por arcos, sostenidos en columnas de orden compuesto, en parte sin terminar o destruída. Por el tercer patio, llamado trilingüe, y también con columnas de orden jónico, se entra en el Paraninfo o teatro mayor, donde se conferían los grados, que fué el lugar más lujoso y mejor adornado de la Universidad. En la parte baja del primer patio están las

cátedras; en el segundo cuerpo del mismo, las salas Rectoral, de Cate- dráticos y de Claustros, las oficinas y la biblioteca, cuyos libros han pasado a la Biblioteca Nacional y a la Univer- sidad de Madrid.

En la Capilla Mayor de la iglesia del Colegio está el sepulcro del Cardenal fundador, uno de los mejores monu- mentos de este género que existen en España. La cámara sepulcral y la efi- gie son obra, en hermoso mármol, de Dionisio Florentino. La Universidad de Alcalá, en tal edificio instalada, ha gozado de gran renombre. En el año de 1508, cuando ya estaban termina-

das las obras más precisas, la inau- guró el Cardenal Cisneros, con el tí- tulo de Colegio Mayor de San Ilde- fonso.

Es también un edificio muy intere- sante, por su antigüedad, el Palacio Arzobispal, en el que recientemente se han hecho obras de gran mérito, como las de la hermosa sala conciliar, don- de supónese que se celebraron los úl- timos concilios complutenses y las Cortes de 1348. La escalera es gran- diosa; tiene anchos y cómodos esca- lones de una sola piedra cada uno. En todas partes se admiran bellísimas la- bores, relieves, arcos y columnas con

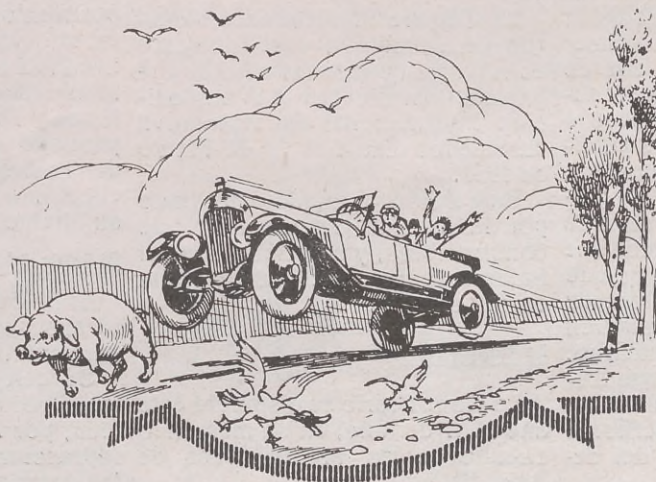
hermosos capiteles, estatuas, cuadros y escudos con las armas del Arzobispo Don Alfonso de Fonseca, por lo que es creencia general que a él se debe la fundación de este suntuoso edificio.

Esta ciudad, llamada por los árabes durante su dominación en España Al- kala Nahar, fué patria de Don Fernan- do, hermano del Emperador Carlos V de Alemania; de Doña Catalina, la hija menor de los Reyes Católicos; del no- table historiador de la conquista de Méjico Don Antonio Solís y, según la opinión más comúnmente admitida hoy, aunque de ella discuten reputados escritores, de M. Cervantes Saavedra.

Suscribase a la Revista

auto

UN AÑO



7 PTAS.

DE TODO UN POCO



Un concurso de la Revista "Stadium".

La revista de deportes *Stadium*, que se viene publicando en Barcelona, ha abierto un concurso, en el que podrán participar todos cuantos emplean las columnas de la Prensa española (bien sea la Prensa diaria, la Prensa política, literaria, etc., bien la Prensa profesional), para tratar asuntos exclusivamente deportivos.

Stadium destina quinientas pesetas para premiar el mejor o mejores trabajos que se publiquen en la Prensa española durante el año 1927 y le sean remitidos los recortes a la Redacción de *Stadium*, Balmes, 54, Barcelona, bajo sobre con la indicación de «Concurso 1927», indicando nombre del autor del artículo (si está firmado con pseudónimo), residencia y señas de su domicilio.

El Jurado habrá de recompensar principalmente el artículo mejor escrito y mejor pensado dedicado a la propaganda del sport en general, y en su defecto, adjudicará las quinientas pesetas susceptibles de dividirse, máxime, en un primer premio de 250 pesetas y dos de 125 pesetas, a las crónicas, reseñas o informaciones escogidas a su juicio, entre los artículos publicados y enviados a su Redacción, y, en su defecto, y a su libre elección, entre los insertos durante todo el año 1927 en periódicos que se publiquen en España, que le sean remitidos por cualquiera de sus lectores que los consideren dignos de figurar en el concurso.

De este modo *Stadium*, que trabaja por y para el sport, quiere estimular el celo de los escritores que se dedican al fomento del deporte en nuestro país.

El Jurado estará compuesto por personas completamente ajenas a la Redacción de *Stadium*, y, a ser posible, por escritores que por sus grandes merecimientos han llegado a ocupar puestos preeminentes en la Prensa española.

El Gran Premio Automóvil de Francia, para Julio Goux.

El Gran Premio Automóvil de Francia ha sido adjudicado al término del año 1926 al excelente conductor Julio Goux.

En el año 1925 fué adjudicado a Alberto Divo.

La creación de esta medalla, costeada por un grupo de entusiastas de volante, obedece a que la Academia Francesa de Deportes no ha atribuido desde 1905, en que fué fundada, ninguno de sus premios a los automovilistas.

La IV Exposición Internacional del Automóvil

La Cámara Sindical de la Industria del Automóvil y el Sindicato de Agentes de Automóviles ha organizado en Ginebra la IV Exposición Internacional del Automóvil durante los días 4 al 13 de Marzo de 1927.

Este Salón ya ha sido aprobado por la Oficina Internacional de constructores, y se celebrará en el Palacio de Exposiciones de dicha capital suiza.

La Copa Florio

La Copa Florio se disputará este año el 17 de Julio, en un magnífico circuito en las proximidades de Saint Brienc.

Reunión de la Federación Internacional de Aeronáutica

Se ha reunido la Federación Internacional de Aeronáutica en París, asistiendo a la Asamblea representantes de diez y ocho países.

La Federación ha acordado conceder la medalla de oro anual al aviador británico Allan Cobahn por su vuelo de Londres a Australia.

El segundo premio ha sido otorgado al ingeniero español señor D. Juan de la Cierva, inventor del autogiro que lleva su nombre.

El tercer premio ha sido concedido al Sr. Pelletier d'Oisy.

Por último, la Federación ha decidido crear dos nuevas categorías de records mundiales, comprendiendo cada una de ellas cuatro records para aviones ligeros.

Una distinción merecida: La Medalla del Trabajo para el Director de Petróleos Porto-Pi

El ministro del Trabajo, justificando las dotes de inteligencia, laboriosidad y bondad que adornan al director de la Sociedad Anónima Petróleos Porto-Pi, D. Luis Ribas y Pujol, le ha concedido el preciado galardón de la Medalla del Trabajo. Nuestra sincera felicitación a la citada Sociedad y a su director.

El Salón del Automóvil Suizo

El IV Salón del Automóvil abrirá sus puertas el día 4 de Marzo para cerrarlas el 14.

Se celebrará en el palacio de las exposiciones. En esta Exposición, por falta de sitio, no estará representada la aviación como en los anteriores certámenes.

Nueva instalación

Aunque la noticia no sea totalmente desconocida, nos complace ocuparnos en estas columnas de la instalación que «Austin» está preparándose, a punto de terminar ya, en la calle del Arenal, 9, sitio de suyo aristócrata, y de gran visualidad para una exposición

automovilista. La instalación de «Austin» es sencillísima, pero de un marcado buen gusto.

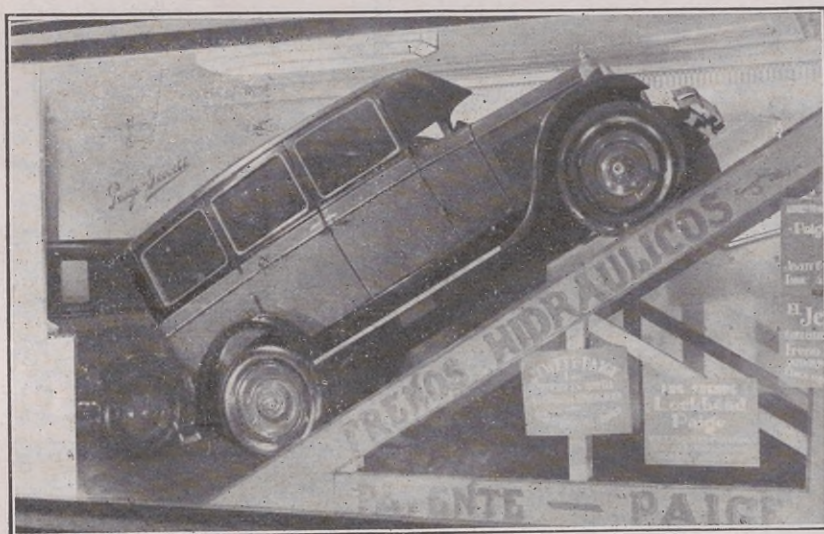
En ella tendrán ocasión de admirar muy en breve los amantes del automovilismo, los progresos que se han alcanzado en la construcción de los coches de la marca «Austin», que se exhibirán en los modelos 7, 12 y 20HP.

Cuanto quisiéramos adelantar sobre la expectación que existe por conocer esta interesante exhibición, resultaría pobre comparado con la realidad, pues que se trata de una marca que tiene bien consolidada su fama en los continuos triunfos a que nos tiene acostumbrados.

Prometemos ocuparnos oportunamente, una vez inaugurada esta exposición, con todo detalle de los nuevos modelos «Austin» y entretanto celebramos de antemano el acierto que a la Sociedad concesionaria le ha inspirado el elegir sitio tan propicio para interesar a los muchos aficionados al motor como nos consta desfilarán por la Exposición «Austin», que, según nuestras noticias, se abrirá el día 10 del próximo mes de Febrero.

La VII Exposición Internacional de Automóviles

La Séptima Exposición Internacional de Automóviles se celebrará en Budapest del 4 al 13 de Junio del año corriente. Figurará en ella una sección histórica de gran interés, en la que podrán verse los primeros coches de ciertas marcas alemanas y austriacas.



(Foto Ragel.)

EN LA EXPOSICION PAIGE.—Interesante demostración del sistema de frenos «Lockhead» (patente Paige) que está llamando extraordinariamente la atención.

MANUEL ARIAS ELECHIGUERRA

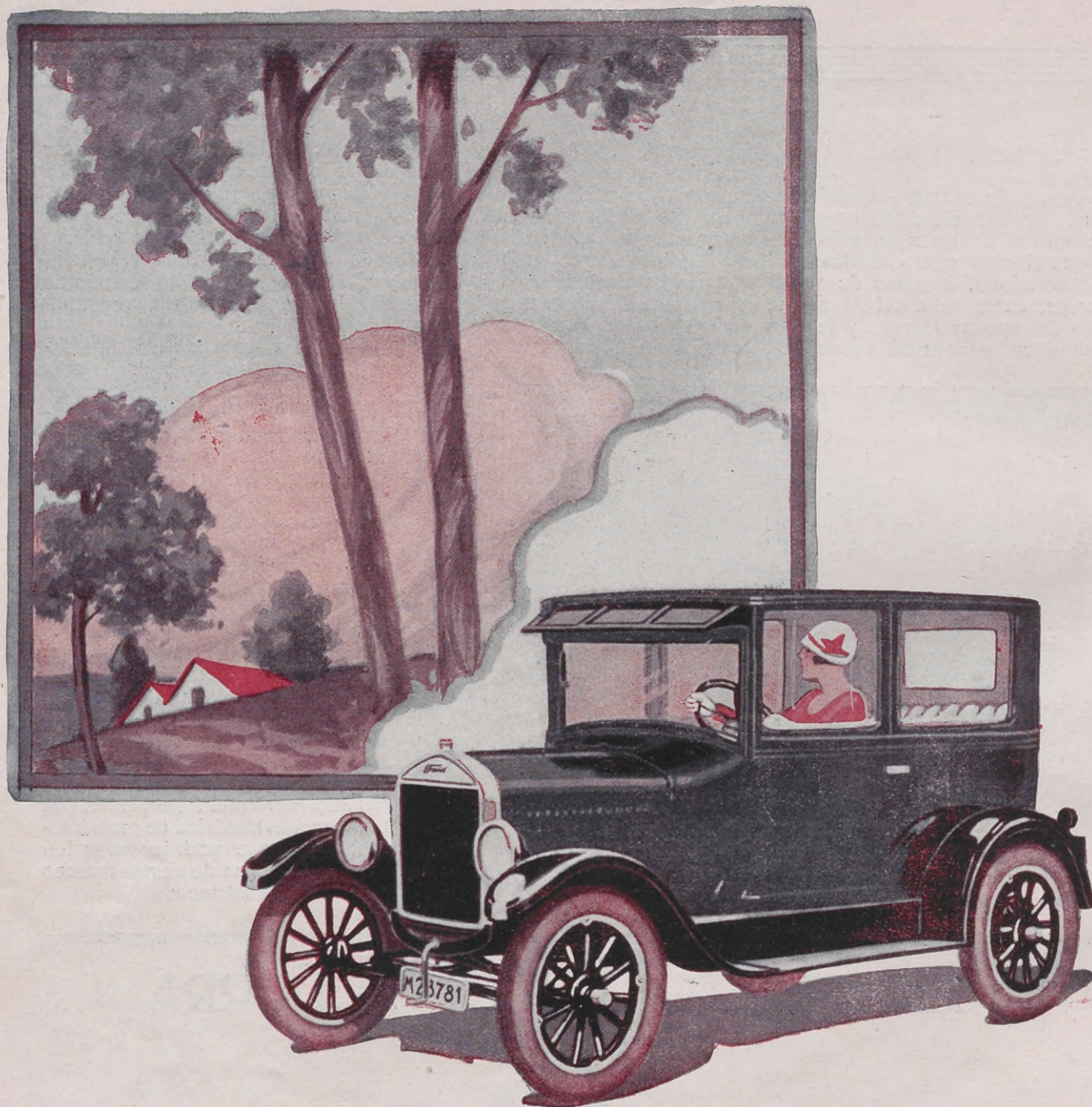
MADRID
PASEO DE
LAS DELICIAS, 15



Depósitos en Madrid,
Alicante, Santander,
Huelva.

Teléfono: 52194.

UNICO IMPORTADOR DE LOS INSUPERABLES LUBRIFICANTES "MAX"



L. Castro
AGENCIA OFICIAL

Ford

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

Ronda de Atocha, 23, dupdo. - MADRID



SUGERENCIAS

¡¡ UN AEROPLANO !! ¡¡ UN AEROPLANO !!

por

FRANCISCO CARRANZA DE CUÉ

CON los ojos
frente al cielo,
hay una multitud un
instante, en esta nues-

tra época un poco desdeñosa y vacía de ideales. No existe plegaria en sus labios, ni tristeza en su alma o dolor en su corazón; existe solamente en su espíritu un fervor inconsciente y en su gesto un atisbo de asombro complacido. Allá, en lo alto, cerca del cielo, avanza, rápida, una nave, que es destello por la caricia fulgente del sol. A trechos retrocede, gira y dibuja y realiza el espanto de una vuelta completa de campana volteada en arrebató pascual. Luego prosigue, majestuosa, su carrera por los aires hasta perderse entre chimeneas y tejados, sembrando entre los espectadores de sus evoluciones, el desencanto de un placer escamoteado.

—¡Qué cosa más hermosa!

—¡Mira, mira... otra vez!

—¡Qué bárbaro!

Mientras dura el espectáculo, rebosa el júbilo y hay en todos los pechos un poco de orgullo entre la admiración, que esconde, en tal cual otro, un grito de envidia de noble origen, ya que nace de un deseo de superación, de emulación; de querer gastar los días juveniles en cartuchos de locura, que sirvan de remanso de serenidad integral, en la nostálgica época de la senectud.

—¡Oh quien fuera aviador.....! ¡Algo, en fin, que nos hiciera objeto de un momento de admiración de esta escogida calidad!

He dicho orgullo, porque en el que ama con toda la juventud, es algo que nimba y exorna esta edad de su vida—en la que todo se aparece impregnado de suavidad fraternal—, y en el que ya traspuso los límites de las esperanzas, porque ha de ser contento, ante la misericordia de que Dios le hizo merced, al dejarle pasear su envoltura carnal por este mundo, hasta hacer a su vista testigo de un suceso singular, que le ha de llevar a la hora interrogante y resumidora de la muerte, la idea de que ha vivido un poco del despertar de una nueva vida, pues que consiguió alcanzar un suceso más, de esos que sirven luego al estudiar la historia para la recordación pronta y feliz de una época, que ha de rodearse por él de respeto y veneración, por encima de todos los desastres que pariera.

El repertorio de la sensibilidad se ha enriquecido con un desconocido e imprevisto ademán. Ya no es solamente una modalidad del arrepentimiento, un éxtasis místico o sencillamente de admiración natural ante el azul límpido, sin fin,

lo que impulsa al hombre a elevar su mirada hasta el cielo; se diría que es una nueva tentativa de Cristo hacia el hombre, para que éste llegue a Él por él mismo, habitante de los aires en un milagro de penetración y de éxito de sus virtudes imaginativas y creadoras.

Quiero poner de relieve en estas líneas el consuelo esperanzado que es para todo hombre que contenga una vida espiritual, este hecho corriente que comento.

Anima este espectáculo, porque en él se da, como en ninguno, esa alegría que nace de suponer que se vive, siquiera sea un breve lapso de tiempo, en el que las altas calidades de la vida llegan hasta las masas indiferentes siempre a todo aquello que sea como algo ajeno al contenido de ellas mismas... El aeroplano que surca impávido el espacio es un grito insustituible para hacer encender en un poquito de ideal el alma anémica del vulgo presente...

Así, pues, he aquí unos seres desprovistos, por unos segundos, de aquella su inconsciencia característica frente a los hechos surgidos de una idea lejana a la de su practicismo inmediato, vulgar, minúsculo. Admiran, habitando, momentáneamente, otro mundo distinto esencialmente al suyo, fundamentado siempre en un por qué

o para qué que tenga una respuesta acomodada a las exigencias comunes de su visión vital limitada y extraña a horizontes amplios, descubiertos por el sentimiento y la inteligencia, cultivados en una tonalidad de elevada jerarquía, límite de las humanas posibilidades de selección. Quizás en los más, por una fuerza superior, llega con su contemplación hasta el cielo un poco de su alma, genuflecta, estática, saturándose de Infinito, que luego, en

el recuerdo, ha de dar un oriente de mayor amorosidad comprensiva a su vida, matizada, animada ya de un orto de inquietud noblemente humana. Es más: si esta inquietud se borrara, si este recuerdo de su admiración por algo que sobrepasa los extremos de su capacidad ponderativa, le desapareciera, ya volvería a ponerla, en el gris coordinar de sus días, la nueva aparición del pájaro mecánico, dejándola caer, cual un frescor bienaventurado en el árido desierto de su órbita emocional, por medio de su visión simplemente, o por la alegría del rostro de la novia, de la esposa, del hijo—palpi-

tante y sonriente — entre un batir de palmas de sus manos y un relucir de su ser ingenuo y prístino, que nacerá cual flor de íntima cordialidad, tal vez, mientras en el hogar suenan las últimas notas de esa canción recoleta y fraternal, que compone el hervor de las viandas que han de ser como descanso y premio y aliento y serenidad, en el trásego de horas cotidiano con que nos acercamos a la muerte. ¡Un aeroplano! ¡Un aeroplano!

CASA CENTRAL
CARRANZA, 16-Tel. 32820
MADRID

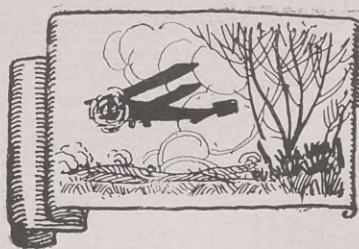
LUBRIFICANTES
"OLGOMTRA"



SON LOS MEJORES

Importación directa de Norteamérica

SUCURSAL BARCELONA
AVENIDA ICARIA, 94
Teléfono: 486 S. M.



DE AVIACION

NOTAS VARIAS

Para la seguridad - de los aviones -

Recientemente, la Academia de Ciencias de París se ha ocupado con gran atención de un descubrimiento debido al ingeniero monsieur Raoul Ferrier; se trata de la *esencia ininflamable* para aviones.

Respecto a su invento, ha dicho M. Ferrier:

«El ministro de la Guerra, monsieur Painlevé, me manifestó hace algún tiempo su pesar por los frecuentes incendios de aviones, y hablamos del maravilloso resultado que ofrecería una esencia ininflamable. Le referí los estudios que hice en Brest durante cinco años sobre problema tan importante, y me alentó para proseguirlos.

Inmediatamente, M. Painlevé puso a mi disposición medios para que continuase mis experimentos en motores de aviación. Las últimas experiencias que acabo de realizar han dado un resultado completo, un éxito concluyente. Se ha conseguido «la esencia de seguridad».

La técnica es bien sencilla, tanto, que maravilla no haber pensado en ella anteriormente. Los motores marchan con esencia inflamable a temperatura relativamente baja. En la destilación del petróleo bruto hay, entre el petróleo segundo y la esencia, un producto menos ligero que ésta y más pesado que el petróleo, al que yo titulo «White spirit».

Tal producto intermedio, «White spirit», es el que empleo como esencia de seguridad.

El defecto con que luché es que el «White spirit», que no se inflama como la esencia, no se vaporiza

espontáneamente en el carburador. Ha sido necesario transformar el líquido en «niebla»; es decir, en gotitas tan tenues, que se vaporicen y sean inflamables al golpe del pistón en el compresor. Se logran, pues, las dos cosas: que el motor marche y que no pueda incendiarse.

Para transformar el líquido en «niebla» se puede emplear un medio puramente mecánico, pulverizándolo, haciéndolo pasar por placas perforadas o calentar el líquido, enfriándolo bruscamente, como se produce la niebla en la naturaleza. Los dos medios me han dado excelente resultado, con la condición de que el tubo de admisión sea muy corto y tenga la menor cantidad posible de codos, para evitar la condensación en las paredes.

La «esencia de seguridad» es realmente ininflamable. Con el «White spirit» queda evitado el incendio de los aviones.»

Si el invento de M. Ferrier es realmente lo que se desprende de sus propias palabras, habríamos dado un gran paso en el camino de la seguridad de los aviones.

La prueba «Schneider».

La prueba de aviación que, sin duda, despierta mayor interés en los Estados Unidos es la conocida por «Copa Jacques Schneider».

Este año el interés ha sobrepasado a los anteriores, siendo también de gran calidad las inscripciones: Tres americanos, los tenientes de aviación marítima Cuddihy, Schilt y Champion, y tres italianos, el comandante Ferrarin, el héroe del primer *raid* Roma-Tokio;

el mayor De Bernardi, y el teniente Bacula, estaban inscritos para tomar parte en la prueba, que se disputa cerca de Norfolk (Virginia) y que consiste en hacer siete veces 50 kilómetros, o sean 350 kilómetros.

Los americanos piloteaban aviones «Curtiss», tipo «Pulitzer Trophy», montados sobre flotadores y provistos, cada uno, de un motor «Packard» 700 CV.

Los italianos ponían en línea hidroaviones con flotadores «Machi», monomotores «Fiat» 800 CV.

La prueba se llevó a efecto en los alrededores de Hampton Roads ante una inmensa muchedumbre.

Dos concurrentes no terminaron el recorrido; el teniente americano Cuddihy, que se detuvo después de la sexta vuelta, tras de haber realizado una media general de 384,858 kilómetros, y el comandante Ferrarin, que hubo de abandonar la partida en la tercera vuelta a consecuencia de una avería en el motor Fiat que piloteaba.

La victoria ha correspondido a Italia: el comandante De Bernardi ha cubierto los 350 kilómetros del recorrido a una media horaria de 396,612, batiendo de esta forma el record del mundo de velocidad.

He aquí la clasificación general obtenida por los concursantes:

Primero, De Bernardi (Italia), media: 396,612 kilómetros. Segundo, teniente Franck Shilt (Estados Unidos), 372,100. Tercero, Baenla (Italia), 337,899. Cuarto, teniente Tomlinson (EE. UU.), 220,357.

Como consecuencia de la victoria italiana que señalamos, la próxima prueba «Copa Schneider» tendrá lugar en la ciudad de Venecia, en el presente año de 1927.

avto

Deseo saber ¿...?

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

Deseo saber... si presenta algún inconveniente mezclar alcohol al agua del radiador para evitar su congelación en días de bajísima temperatura.—A. G. R.

El empleo del alcohol mezclado con el agua del radiador para evitar se hiele no presenta inconveniente alguno.

Antes al contrario, resulta una práctica grandemente beneficiosa. Esta mezcla previene las bajas temperaturas. Pero el alcohol es más volátil que el agua y se evapora fácilmente cuando el radiador alcanza temperaturas de 75 u 80 grados, obligando a aumentar periódicamente alcohol. Resulta, por tanto, más recomendable la glicerina, ya que no se evapora con facilidad.

Deseo saber... si los productos Protex garantizan realmente cierta inmunidad contra los pinchazos.—L. A.

Estos productos son muy interesantes; los resultados con ellos obtenidos han sido bastante satisfactorios. Mientras la rueda está en marcha, los pequeños pinchazos se obstruyen completamente; pero a veces sucede que la rueda se desinfla al pararse cuando el punto del pinchazo queda en la parte superior.

Son recomendables para evitar algunas molestias ocasionadas por un número de pinchazos grande en un viaje largo; pero prácticamente, en la población o en carretera a gran velocidad, no dan un resultado positivo; en la población, por las numerosas paradas, que dan lugar al deshinchamiento

del neumático, y en carretera, por que no impiden la pérdida de alguna cantidad de aire, suficiente para establecer un desequilibrio peligroso, sobre todo siendo en las ruedas delanteras.

Deseo saber... a qué ventajas se encamina la tendencia moderna de construir motores acumulando el mayor número posible de cilindros en línea.—G. P.

Indudablemente don G. P. debe ser persona que se complace en poner en duro trance al redactor encargado de esta Sección. La exposición de su laudable deseo de saber es corta, esquemática y sencilla; pero la respuesta, para ser satisfactoria y cumplida, habría de tener, cuando menos, las dimensiones de un libro en folio.

Mis fuerzas, señor don G. P., no llegan a tanto; en primer lugar, porque resultaría inaguantable mi prosa en un libro dedicado a hablar de las ventajas de acumular el mayor número posible de cilindros en línea, y después, porque mi labor sería inútil, ya que existen primorosos volúmenes, entre ellos uno del Sr. Kindelán, que tratan maravillosamente del tema.

Sin embargo, paladinamente, no quiero esquivar la debida respuesta a tan envolvente consulta, y, aunque sea en forma vaga, allá va la razón de una ventaja que estimo como primordial entre otras muchas.

Consiste ésta en la gran regularidad de marcha que se obtiene cuanto mayor es el número de cilindros. Repartidas las fuerzas que obran sobre el

cigüeñal entre varios cilindros, los golpes de explosión de éstos resultan, a la par que menos bruscos, más eficaces y menos propicios a incrementar vibraciones. Los puntos muertos en la marcha de rotación del cigüeñal quedan salvados, y la deficiencia accidental de explosión de un cilindro, contrarrestada por aquellos que actúan en su mismo tiempo. El equilibrio de fuerzas es más constante, y la marcha, por tanto, alcanza una gran regularidad.

Tienen el inconveniente de exigir un mayor número de bujías, de válvulas y de combustible, y parece ser que por esto se ha llegado a la cifra seis, como ideal número de cilindros para un motor que reúne, por ser término medio, las ventajas de lo grande y de lo pequeño, al par que soslaya las inconveniencias de lo uno y de lo otro.

Deseo saber... cuáles es el mejor automóvil y cuál es el más caro.—H. R.

Existen grandes discrepancias en el mundo automovilista acerca de cuál es el mejor automóvil. Mientras unos ingenieros afirman con demostraciones científicas haber llegado a la superación de lo óptimo al construir sus modelos, otros tienen la sinceridad de declarar que los suyos son francamente detestables, aunque no tanto como los demás conocidos.

Cuando los unos y los otros se manifiesten de acuerdo y por mayoría aclamen la supremacía de uno, yo, señor H. R., no tendré inconveniente ninguno en decírselo públicamente en estas líneas. Hasta tanto, perdóneme que sea discreto.

En cuanto al automóvil más caro, es, sin duda, aquel en el que el fabricante emplea máspreciado material, remunera mejor la mano de obra, hace una construcción más perfecta y obtiene por unidad un volumen de beneficio más pingüe.

No dudo quedará complacido el amable comunicante.

M. C.

CORDOBA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia durante el mes de Diciembre de 1926

Núm.	Marca y Propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
2.484.	<i>Hupmobile</i> .—Ignacio Boza Gutierrez Ravé, Fuente-Obejuna.	2.495.	<i>Brothers</i> .—Manuel Simón Méndez, Córdoba.
485.	<i>Fiat</i> .—José Gómez Salas, Montilla.	496.	<i>OLDSMOBILE</i> .—Diego N. Lozano, Córdoba.
486.	<i>CHEVROLET</i> .—Angel M. García, Lucena.	497.	<i>CHEVROLET</i> .—Jesús de Cisneros, Puente-Genil.
487.	<i>Ford</i> .—Gabriel D. Gallego, Belalcazar.	498.	<i>Ford</i> .—Miguel Zurita León, El Carpio.
488.	<i>CHEVROLET</i> .—Dolores Cabello, viuda de Santiago, Bujalance.	499.	<i>Ford</i> .—Juan del Río, Espiel.
489.	<i>Dodge</i> .—Leopoldo A. Palacios, Bélmez.	500.	<i>RENAULT</i> .—Joaquín Carbonell Morand, Córdoba.
490.	<i>Dodge</i> .—José Castillo Gómez, Córdoba.	501.	<i>Amilcar</i> .—Francisco Quesada Chacón, Córdoba.
491.	<i>CHEVROLET</i> .—Diego Ruiz Castilla, Córdoba.	502.	<i>Fiat</i> .—Juan Luis Tirado, Rute.
492.	<i>Willys</i> .—Purificación García Carmona, Montilla.	503.	<i>Chandler</i> .—José Lozano Rosales, Fuente-Obejuna.
493.	<i>Salmson</i> .—Diego López Moya, Baena.	504.	<i>RENAULT</i> .—Emilio O. López-Obrero, Córdoba.
494.	<i>RENAULT</i> .—Manuel González Gil, Córdoba.	505.	<i>CHEVROLET</i> (t.).—Faustino A. Guerrero, Rute.
		506.	<i>Brothers</i> .—Manuel Velarde Ramírez, Dos Torres.
		507.	<i>Amilcar</i> .—José de la Cruz G. Arévalo, Dos Torres.
		508.	<i>Ford</i> .—María García de Pineda, H. del Duque.

BARCELONA

Coches matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia desde el 13 de Octubre al 22 de Noviembre de 1926

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

Núm.	Marca y Propietarios	Núm.	Marca y Propietarios
22.982.	<i>De Dion</i> .—Ramón Gamisans, Diluvio, 5.	23.010.	<i>Essex</i> .—Ignacio Belseyro, Muntaner, 337.
983.	<i>Berliet</i> .—Antonio Latreille, A. R. Argentina, 185.	011.	<i>Ford</i> .—Francisco Jordá, Aribau, 153.
984.	<i>CHEVROLET</i> .—Antonio Guardia, Granollers.	012.	<i>Berliet</i> .—Pedro Alberich, A. March, 115.
985.	<i>Terrot</i> .—José Mora, Argenton.	013.	<i>Fiat</i> .—Francisco Folgueras, Claris, 7.
986.	<i>Ford</i> .—Hermenegildo Gaset, Magdalenas, 10.	014.	<i>RENAULT</i> .—Arturo Suqué, Paseo Gracia, 56.
987.	<i>Salvador</i> .—Antonio Torragrosa, Molas, 17.	015.	<i>Terrot</i> .—Juan Riera, Prim, 40.
988.	<i>BUICK</i> .—José Vidal, Llull, 220.	016.	<i>BUICK</i> .—Baldomero Sardá, Cortes, 625.
989.	<i>BUICK</i> .—Pedro Vilaplana, Sta. Margarita, 9.	017.	<i>Ford</i> .—Tomás Pagés, Magnou.
990.	<i>RENAULT</i> .—Estanislao Furest, Paseo Gracia, 12.	018.	<i>Ford</i> .—Eulalia Angli, Provenza, 579.
991.	<i>Citroën</i> .—Inocencia Carballo, Carmen, 44.	019.	<i>Fiat</i> .—Jaime Mestres, Mayor, 128.
992.	<i>Ceyrano</i> .—Juan Vinardell, Premiá de Mar.	020.	<i>James</i> .—José M. Durán, Tarrasa.
993.	<i>A. J. S.</i> .—José Garriga, Clavé, 17.	021.	<i>Citroën</i> .—José Majó, Aribau, 188.
994.	<i>DERBY</i> .—Antonio Cañellas, Larga, 47.	022.	<i>Dollar</i> .—Pedro Grau, Sta. Perpetua de la Moga.
995.	<i>Fiat</i> .—Juan Alsina, Molins de Rey, 13.	023.	<i>BUICK</i> .—Francisco Bures, Girona, 18.
996.	<i>Bigman</i> .—Ramón Sallés, Sabadell.	024.	<i>Ford</i> .—José Juliá, Condal, 8.
997.	<i>Licorne</i> .—Jaime Figuerola, Pje. Román, 79.	025.	<i>Citroën</i> .—Federico Huetie, Girona, 94.
998.	<i>Oakland</i> .—José Rosales, Juan Sardá, 3.	026.	<i>Essex</i> .—José Campaña, Meridiana, 103.
999.	<i>Peugeot</i> .—Manuel Esquills, Juan Blanca, 55.	027.	<i>Hispano</i> .—Juan Casas, Mallorca, 321.
23.000.	<i>Ford</i> .—Guardiola y Alvareda, M. Núñez, 8.	028.	<i>Harley</i> .—Antonio Martínez, P. San Juan, 1.
001.	<i>B. S. A.</i> .—José Carrach, S. Andrés, 275.	029.	<i>Indian</i> .—Jaime Güell, Mallorca, 497.
002.	<i>Ford</i> .—Luis P. Bonafont, Mallorca, 312.	030.	<i>Indian</i> .—Virgilio Ponce, Castillejos, 385.
003.	<i>Ford</i> .—Manuel L. Maiguez, Roger de Flor, 149.	031.	<i>Ford</i> .—Nelia S. A., Maciá, 18.
004.	<i>Rex</i> .—Isidro Bultó, P. Gracia, 33.	032.	<i>Peugeot</i> .—Sebastián Auger, Caspe, 55.
005.	<i>Motosacche</i> .—Jaime Pratguiests, Palausolitar.	033.	<i>Ford</i> .—Nelia S. A., Maciá, 18.
006.	<i>Motosacche</i> .—Ricardo Bartolin, Sabadell.	034.	<i>CHRYSLER</i> .—Sebastián Barange, Gayarre, 57.
007.	<i>Citroën</i> .—Antonio Parés, Villafranca.	035.	<i>A. J. S.</i> .—Luis Vilaplana, Paseo Bonanova, 50.
008.	<i>Ford</i> .—Pablo Schneider, Encina, 6.	036.	<i>Willys</i> .—Pedro Cisa, Premiá de Mar.
009.	<i>Citroën</i> .—Hugo Rahlenbell, Lauria, 18.		

- 23.037. *Ford*.—Ricardo Lahoz, Hospitalet.
 038. *Ford*.—Ricardo Lahoz, Hospitalet.
 039. *Peugeot*.—Federico Pou, Alvarez, 3.
 040. *Ford*.—Vizcaya Automóvil, S. A., Bilbao.
 041. *Ford*.—Vizcaya Automóvil, S. A., Bilbao.
 042. *Ford*.—Vizcaya Automóvil, S. A., Bilbao.
 043. *CHRYSLER*.—José Molíns, R. Universidad, 9.
 044. *Dodge*.—Leonor Lanuza, Valencia, 652.
 045. *Hebe*.—Jaime Vidal, Riego, 2.
 046. *Willys*.—Baldomero Caralt, A. Bonanova Q. Asunción.
 047. *Ford*.—Carmen Malet, S. Coloma Gramanet.
 048. Luis Hernández.
 049. *Indian*.—Vicente Riba, Prim, 47 y 49.
 050. *Oldsmobile*.—Jaime Abayá, S. Roque, 23.
 051. *Delahaye*.—Ramón Saperas, Andújar.
 052. *Delahaye*.—Ramón Saperas, Andújar.
 053. *Delahaye*.—Ramón Saperas, Andújar.
 054. *Delahaye*.—Ramón Saperas, Andújar.
 055. *Hispano*.—Serafin Muñoz, Villarroel, 3.
 056. *Studebaker*.—Cristóbal Massó, Cortes, 635.
 057. *Ford*.—Mauricio Roca, Manresa.
 058. *Ford*.—Isidro Rura, Navarres.
 059. *Ford*.—Francisco Nogué, Navarres.
 060. *Buick*.—Esteban Piegay, Badalona.
 061. *Harley*.—Juan Alue, Hospitalet.
 062. *RENAULT*.—Ernesto Ventós, Descatllar, 5.
 063. *Overland*.—Carlos Sanglas, Vich.
 064. *Ford*.—Vizcaya Automóvil, S. A., Alameda Urquijo (Bilbao).
 065. *Indian*.—Eustaquio Sudupe, Cortse, 645.
 066. *Peugeot*.—Klaus Srick, A. Guimerá, 40.
 067. *Opel*.—Lázaro Llinás, Aragón, 287.
 068. *Talbot*.—Antonio Gasch, R. Cataluña, 72.
 069. *Ford*.—Ilías Pló, Casanovas, 226.
 070. *CHEVROLET*.—Valentín Durán, Sabadell.
 071. *Indian*.—Enrique Monjo, Valencia, 308.
 072. *Terrot*.—Wener Muller, Tarrasa.
 073. *Indian*.—José Calvo, Pl. Libertad, 13.
 074. *RENAULT*.—Seleccione, S. A., P. Gracia, 91.
 075. *Indian*.—Antonio Ferrer, Berga, 20.
 076. *Citroën*.—Joaquín Barraqué, La Garriga.
 077. *Citroën*.—José Barch, Porta, 26.
 078. *Citroën*.—Antonio García, Prat de la Riba.
 079. *Peugeot*.—Pedro Martí, Hurtado, 18.
 080. *Peugeot*.—Hurt Panten, Hurtado, 18.
 081. *CHRYSLER*.—Ramón Roig, Muntaner, 22.
 082. *Overland*.—Ramón Figueras, Granollers.
 083. *Ford*.—Adolfo Calonje, Monistrol.
 084. *Fiat*.—Francisco Planas, Manresa.
 085. *Studebaker*.—Antonio Pamies, A. Alfonso XIII, 580.
 086. *Ford*.—Francisco Machón, Floridablanca, 35.
 087. *Ford*.—Victor Casacuberta, Salón de San Juan, 123.
 088. *F. N.*—Mariano Vall, Mallorca, 316.
 089. *De Dion*.—José Creus, Osteu, 13 y 15.
 090. *Daimler*.—Pedro Lacalle, Borrell, 162.
 091. *CHEVROLET*.—Manuel Cros, Canteros, 46.
 092. *Ford*.—Antonio Rovira, Peu de la Creu, 20.
 093. *Lancia*.—Francisco Roig, Tarrasa.
 094. *Triumph*.—Aurelio Gargallo, Cardona, 6.
 095. *Harley*.—Pedro Solé, S. Adrián de Llavaneras.
 096. *Indian*.—Juan Sánchez, Aragón, 301.
 097. *Zedel*.—Juan Tubella, Aribau, 5.
 098. *Salvador*.—Ramón Casals, Poble de Lillt.
 099. *Indian*.—Andrés Martínez.
 100. *Indian*.—Lucas Martínez, Cortinas, 13.
 101. *BUICK*.—Jaime Brutau, A. Alfonso XIII, 403.
 102. *Citroën*.—Arcadio Solé, Manso, 70.
 103. *Citroën*.—Javier Pellicer, R. S. Pablo, 16.
 104. *Terrot*.—Juan Doménach, Tarrasa.
 105. *Overland*.—Francisco Caamaño, Montserrat de Casanovas.
 106. *Berliet*.—José Albareda, Olivella.
 107. *Ford*.—Antonio Jiménez, Malnom, 9.

- 23.108.—*BUICK*.—David, S. A., Aribau, 226.
 109. *Fiat*.—José Llevat, Cortes, 511.
 110. *Peugeot*.—Pelayo Solivia, Pellicer, 12.
 111. *Citroën*.—Enrique Masdeu, Padua, 10.
 112. *RENAULT*.—Wifredo Ricart, R. S. Pedro, 7.
 113. *Motosacoche*.—Alfredo Deu, Aragón, 442.
 114. *Hispano*.—Arcadio P. Senillosa, N. S. Francisco, 21.
 115. *Schneider*.—Eladio Crehuet, Cucurulla, 1 y 3.
 116. *Unic*.—Ramón Cubuiza, Aribau, 188.
 117. *Peugeot*.—Cosme Salomé, Mataró.
 118. *Schneider*.—María Barnola, A. Alfonso XIII, número 355.
 119. *D. K. W.*—Juan Quert, Monistrol.
 120. *Berliet*.—David, S. A., Aribau, 226.
 121. *S. P. A.*—Gumersindo Pons, Esplugas, 12.
 122. *Studebaker*.—Manuel Mestres, R. Cataluña, 78.
 123. *De Dion*.—Benita Sala, Craywinkel, 24.
 124. *HOTCHKISS*.—Manuel Solá, A. Alfonso XIII, número 466.
 125. *Overland*.—Dña Vidal y Ribas, S. A., Moncada, 21.
 126. *Cottin*.—Vicente Vives, Vidrería, 15.
 127. *Salvador*.—Pedro Sabata, Martorell.
 128. *B. S. A.*—Clemente Fillkay, M. Cubi, 55.
 129. *RENAULT*.—Salvador Font, Alella.
 130. *Ford*.—Félix Tonabadell, Mallorca, 200.
 131. *Zedel*.—Juan Tubella, Aribau, 5.
 132. *BUICK*.—José Viladumiu, M. Núñez, 9.
 133. *España*.—Francisco Lluís, Plaza Lesepe, 5.
 134. *Ford*.—Daniel Cruells, Aribau, 58.
 135. *Ford*.—Daniells Cruells, Aribau, 58.
 136. *Motosacoche*.—Pedro Armangué, Manlleu.
 137. *Fiat*.—Adolfo Homs, Gerona, 131.
 138. *Citroën*.—Antonio Cruells, Ripoll.
 139. *De Dion*.—Francisco Porta, Aribau, 152.
 140. *Studebaker*.—Viuda de Jorge Noble, Pelayo, 13.
 141. *D. K. W.*—Pedro Espinal.
 142. *Lorraine*.—José Martell, Cortes, 651.
 143. *Licorne*.—Francisco Carabá, Industria.
 144. *Packard*.—Carlos Vallin, Mallorca, 269.
 145. *Berliet*.—Cipriano Codina, Mataró.
 146. *Berliet*.—Luis Schaffer, E. Pías, 13.
 147. *Indian*.—Juan Comabella, Llimás.
 148. *Royal*.—Enrique Larrull, R. S. Pedro, 32.
 149. *RENAULT*.—George Mayerheffer, Pl. Cataluña, número 7.
 150. *Ford*.—José Grau, Igualada.
 151. *Zedel*.—Francisco Casanella, Sitio 1714.
 152. *Rugby*.—Antonio Morilla, Gerona, 113.
 153. *Berliet*.—Mateo Capdevila, Poble de Lilllet.
 154. *Berliet*.—Rafael Rusñol, Rubí.
 155. *Brasier*.—Joaquín Ros, S. Baudilio de Llobregat.
 156. *BUICK*.—Francisco Barba, A. March, 52.
 157. *Citroën*.—Juan P. Reus, Pl. Margall, 38.
 158. *A. I. G.*—Miguel Soler, A. Tibidabo, 10.
 159. *Berliet*.—Manuel Juanaola, P. del Monte, 34.
 160. *Fiat*.—José Ramis, S. Ginés de Vilasar.
 161. *Rugby*.—Marcelino Padró, Pl. Cataluña, 9.
 162. *G. A. R.*—Enrique Palal, Coello, 188.
 163. *Sun*.—Domingo Soria, N. S. Francisco, 35.
 164. *Packard*.—Ricardo Balil, Igualada.
 165. *BUICK*.—Ante Monteny, Exposición Montjuich.
 166. *Citroën*.—Pedro Carreño, Wifredo, 2.
 167. *Ford*.—Esteban Rosell, Pl. R. y Taulet.
 168. *RENAULT*.—Manuel Morell, Escudillers, 1.
 169. *BUICK*.—José Pellicé, Tordera, 8.
 170. *CHRYSLER*.—Blas Bacerra, Gravina, 9.
 171. *BUICK*.—Dolores Mercader, Santa Ana, 23.
 172. *Ford*.—Ford Motor, A. Icaria, 149.
 173. *Ford*.—Antonio Pons, R. Cataluña, 19.
 174. *Studebaker*.—José Fons, Entanza, 69.
 175. *Studebaker*.—Bartolomé Company, Urgel, 5.
 176. *DOUGLAS*.—Luis Torras, S. Quirico Sabaja.
 177. *Ford*.—Riegos y Fuerzas Ebro, Pl. Cataluña, 2.

- 23.178. *Studebaker*.—José Navarro, Riera Baja, 9.
 179. *BUICK*.—Fernando Rojo, Cortes, 651.
 180. *RENAULT*.—José Guillot, Mercado Central, 66.
 181. *RENAULT*.—Ricardo Grau, Consejo Ciento, 383.
 182. *Studebaker*.—Emilio Buxeres, R. S. Antonio, 56.
 183. *Citroën*.—Encarnación Esteve, A. R. Argentina, 4.
 184. *Motosacoche*.—Luis Quirante, P. Aduana, 1, bis.
 185. *BUICK*.—José Balaguer, Cortes, 452.
 186. *Monet-Goyon*.—José Floriach, Mataró.
 187. *Siemens*.—Teodoro Lack, Muntadas, 50.
 188. *Itala*.—Angel Grau, Aribau, 79.
 189. *Montpeó*.—José Castellana, Rubí.
 190. *Salvador*.—Angel Díaz, Vila Vilá, 55.
 191. *Fiat*.—José M. Galobart, Valencia, 149.
 192. *Citroën*.—Ricardo Roca, Aragón, 182.
 193. *Ford*.—Tomás Bonnin, Claris, 48.
 194. *España*.—Antonio V. Vivo, Ausias March, 2.
 195. *AMILCAR*.—Miguel Borrás, Molins de Rey.
 196. *Delage*.—José Monclús, Ancha, 54.
 197. *CHEVROLET*.—Miguel Oriol, Sabadell.
 198. *Ford*.—Lorenzo Forn, En Carme.
 199. *D. K. W.*.—Jaime Juliá, S. Baudilio Libregat.
 200. *Ford*.—Antonio Puig, Balmes, 25.
 201. *Fiat*.—José Simón Borrás, Casanova, 20.
 202. *Lancia*.—Comercial Pirelli, S. A., Ronda Universidad, 18.
 203. *Ford*.—Juan Busquets, Paseo de Gracia, 36.
 204. *RENAULT*.—Enrique Pujolar, Muntaner, 235.
 205.
 206. *Berliet*.—Joaquín Galí, Carmen, 11.
 207. *Opel*.—Francisco Fornier, C. Ciento, 223.
 208. *BUICK*.—Ramón Munné, Mollet del Vallés.
 209. *Alpha*.—José Martí Garrit, S. Ramón, 8.
 210. *Fiat*.—Pedro R. y Barceló, Diputación, 294.
 211. *BUICK*.—Sebastián Chías, Fonollá, 32.
 212. *BUICK*.—Salvador Robes, Sitio 1714, 14.
 213. *Peugeot*.—José Pérez Aguirre, P. S. Juan, 108.
 214. *CREVROLET*.—Milagros Jané, T. de Llobregat.
 215. *Berliet*.—Tintas y Lavados (Badalona), Martí, 43.
 216. *D. K. W.*.—Santiago Simón, Grassot, 142.
 217. *B. S. A.*.—Ignacio Guilá, Tarrasa.
 218. *Zedel*.—Martín Domenech, Tamarit, 191.
 219. *Ford*.—Excmo. Ayuntamiento de Barcelona.
 220. *Peugeot*.—Patricio Bartuet.
 221. *Ford*.—Juan Conmany, Sna. Medí, 26 (Sans).
 222. *Ford*.—C.ª Nacional de L. y Planchado, Badalona.
 223. *Ford*.—La Metalúrgica E. S. A., París, 84 y 86.
 224. *Ford*.—R. S. Mero G. Corporación, Mallorca, 220.
 225. *BUICK*.—Antonio Llerins, Marina, 243.
 226. *Ford*.—Francisco Torrent, S. E. de Castellar.
 227. *F. N.*.—Pablo Roldúa, R. Cataluña, 32.
 228. *Ford*.—Ford Moto Company, A. Icaria, 147.
 229. *F. N.*.—Santiago Godó, Igualada.
 230. *Frera*.—José Torrent, Entenza, 75.
 231. *Ford*.—Manuel Coronas, A. R. Argentina, 76.
 232. *Ford*.—Antonio Hernández, Ribera, 10.
 233. *Ford*.—José Giner, Rosellón, 404.
 234. *La Licorne*.—Mariano Claró, Nápoles, 266.
 235. *De Dion*.—Luis Costa, Manresa, S. Miquel, 27.
 236. *Overland*.—Esteban Sallent, Tarrasa.
 237. *Overland*.—Luis Celis, R. Cataluña, 71.
 238. *Overland*.—J. Botey, Llull, 215.
 239. *Overland*.—Isidro Boguñá, Pons y Gallarza, 21.
 240. *Overland*.—Juan Pena, Moncada, 19.
 241. *B. S. A.*.—Isidro Parcet, En Roda.
 242. *Ford*.—Joaquín Figarola, San Pablo, 19.
 243. *Ford*.—Marcos Dalsira, Corbella del Vallés.
 244. *Willys*.—Melchor Arimany, Vich.
 245. *N. A. G.*.—Francisco A. Puig, Córcega, 302.
 246. *Ford*.—Joaquín Milá, Sabadell.
 247. *Ford*.—Miguel Grifó, Caldas de Montbuy.
 248. *Dodge*.—Alfonso Segarra, Diputación, 26.
 249. *RENAULT*.—Pablo Camprubí, San Juan Despí.
 250. *Peugeot*.—Enrique Riba, Viladomat, 5.
 251. *Berliet*.—Juan Roig, Castellbisbal.
 252. *Rugby*.—Pedro Margarit, Manresa.

- 23.253. *Gray*.—Vicente Casas, Pelayo, 5.
 254. *Salmson*.—Francisco Sánchez, Pelayo, 44.
 255. *Ford*.—Adrián Gómez, Wilredo, 5.
 256. *Ford*.—Francisco Herráiz, Urgel 160.
 257. *BUICK*.—Francisco Torsol, Carmen, 19.
 258. *RENAULT*.—Magín Alcañiz, Gerona, T. Urbano.
 259. *Ford*.—Juan Bartomeu, Forasters, 11.
 260. *Harley*.—Francisco Ayala, R. Santa Mónica, 16.
 261. *Citroën*.—Ramón Farriol, Vallés, 47, S. Andrés.
 262. *Salvador*.—José Molas, Mallorca, 202.
 263. *BUGATTI*.—Pedro Salisach, Lauria, 72.
 264. *Fiat*.—Teresa Gómez, Muntaner, 461.
 265. *CHEVROLET*.—Amadeo Ribas, Gerona, 97.
 266. *Harley*.—José Elías, Fernando, 11.
 267. *Ford*.—Ayuntamiento de San Sadurní, San Sadurní de Noya.
 268. *Oakland*.—Juan Llusá, Gasómetro, 2.
 269. *Schneider*.—José Cirera, S. M. de Olost de Ll.
 270. *Studebaker*.—Miguel Carbonell, Borrell, 67.
 271. *Citroën*.—Pilar Vila, Puigmartí, 20.
 272. *Fiat*.—Sociedad Veitle, Vía Layetana, 41.
 273. *Ford*.—José Roca, Igualada.
 274. José Daun, Cortes, 533.
 275. *Ford*.—Juan Motiño, Pl. de Urquinaona, 8.
 276. *DOUGLAS*.—David Llusá, Virgen del Rosario, 1.
 277. *Rex*.—Juan García, San Ramón, 6.
 278. *Lincoln*.—Mercedes Riera, Caspe, 25.
 279. *DOUGLAS*.—Juan Sala, Núria, 29 (S. M.).
 280. *RENAULT*.—Antonio Rosich, Villanueva y Geltrú.
 281. *BENZ*.—Ricardo Cabot, Salud, 61.
 282. *Rugby*.—Cortés Martínez, Cortes, 617.
 283. *Ford*.—Riegos y Fuerzas del Ebro, P. Cataluña, 2.
 284. *Citroën*.—Francisco Pocurrell, Rubí.
 285. *Harley*.—Miguel Feu, Montero, 19, Madrid.
 286. *D. K. W.*.—Miguel Belza, Salmerón, 231.
 287. *Fiat*.—Alberto Cerasino, A. Alfonso, XIII, 442.
 288. *Peugeot*.—Rafael Teixidó, R. San Antonio, 74.
 289. *Fiat*.—Javier Farreras, Diputación, 317.
 290. *Peugeot*.—Griek Cricke, Ausias March, 14.
 291. *BUICK*.—Mariano Puig, Granollers.
 292. *Unic*.—Aceitera Española, Cortes, 620.
 293. *Studebaker*.—Juan Fradera, Badalona.
 294. *BUICK*.—Martín Aldea, Malgrat.
 295. *A. B. C.*.—Ramón Llovera, Pl. Fardal.
 296. *RENAULT*.—Ramón Miguel, P. de Gracia, 69.
 297. *Studebaker*.—Enrique Casans, P. Gracia, 54.
 298. *Lincoln*.—Juan French, Vía Layetana.
 299. *Talbot*.—María Victoria Planas, Bailén, 150.
 300. *CHEVROLET*.—José Autó, Manresa.
 301. *Odsmobile*.—Luisa Mabilón, Muntaner, 44.
 302. *Motosacoche*.—José Canals, San Pedro, 5, Vilafranca.
 303. *Fiat*.—José Vila, Angli, 8.
 304. *BUICK*.—Camilo Solé, Diputación 262.
 305. *B. S. A.*.—Manuel Lobo, Nacional, 57.
 306. *Harley*.—Francisco Fusté, S. Adrián del Besós.
 307. *Harley*.—Enrique Segura, Pg. Cros, 24.
 308. *Talbot*.—Vicente Vea, A. Alfonso XIII, 309.
 309. *Harley*.—Juan Acasi, Castelldefels.
 310. *RENAULT*.—Adela Riera, Diputación, 271.
 311. *Unic*.—José Casanillas, Cervelló.
 312. *Ford*.—Ford Motor Co., Icaria 149.
 313. *Ford*.—José Jacas, Margarit, 23.
 314. *Salvador*.—Juan Farrer, Ancha, 27.
 315. *Essex*.—Montserrat Comas, Muntaner, 305.
 316. *Studebaker*.—Hijos de Lorenzo Llinás, Llull, 6-8.
 317. *De Dion*.—José Artigas, Bruch, 70.
 318. *BUICK*.—Joaquín de Trias, Caspe, 59.
 319. *Overland*.—José Alvero, Gerona.
 320. *B. S. A.*.—Justo Salhin, J. Asís, 13.
 321. *Studebaker*.—Augusto Ferrer, R. S. Pedro, 51.
 322. *Farman*.—Josefa González, M. Pelayo, 41.
 323. *Gobron*.—José Sala, Sentmenat.
 324. *Ford*.—Antonio Palomar, Sepúlveda, 41.
 325. *OLDSMOBILE*.—Ramón Morquinana, Vilafranca.

- 23.326. **CHEVROLET**.—Vicente Soiche, S. Vicente, 20.
 327. **Citroën**.—Benito Matas, Valencia, 149.
 328. **D. K. W.**.—Ramón Pla, Paseo de Gracia, 62.
 329. **Federal**.—Ramón Armengol, Igualada.
 330. **BUICK**.—David, S. A., Aribau, 226.
 331. **BUICK**.—Concepción Mateus, Pelayo, 58.
 332. **Schneider**.—Santiago Frabegó, Viladrau.
 333. **Terrot**.—Francisco Gelmá, Arenys de Mar.
 334. **RENAULT**.—Matías Vernet, Tarragona.
 335. **La Licorne**.—Celestino Morros, Urgel, 2.
 336. **Ford**.—Werthim Rápida, S. A. Aviñó, 9.
 337. **A. B. C.**.—José Cuyás, Valladolid, 19.
 338. **A. J. S.**.—Silverio Solbes, B. Garay, 20.
 339. **Cleveland**.—Mateo Brunet, San Juan, 41.
 340. **RENAULT**.—Antonio Nalbés, Belmes, 59.
 341. **Peugeot**.—Tomás Parcerisa, Rech, 24.
 342. **Essex**.—Francisco A. Ripoll, Lauria, 21.
 343. **BUGATTI**.—Victor M. Janer, P. Bonanova, 49.
 344. **Delahaye**.—Aduanera S. A., S. A. del Besós.
 345. **Ford**.—Santiago Ejarque, Porvenir, 122.
 346. **Ford**.—José Sardá, Alcobé, 41.
 347. **Studebaker**.—José Guillancort, Pantano, 81.
 348. **Voisin**.—Vicente García, Layetana, 13.
 349. **DOUGLAS**.—Rosendo Soler, Vich.
 350. **B. S. A.**.—Victoriano Bofarull, Manresa.
 351. **R. Enfield**.—Eduardo Coreaga, Regimiento Dragones Montesa.
 352. **Indian**.—Joaquín Yebra, R. Cataluña, 120.
 353. **RENAULT**.—Juan Jovino, Ludovico Pío, 4.
 354. **Alfa Romeo**.—Joaquín Soler, Lauria, 29.
 355. **BUICK**.—Jaime Garriga, Badalona.
 356. **Peugeot**.—Rafael Fabregat, Valencia, 308.
 357. **Panhard**.—Salvador Roig, Comercio, 27.
 358. **AMILCAR**.—Enrique Coperá, Buenavista, 20.
 359. **Morgan**.—José Soler, Mayor del Clot, 140.
 360. **Voisin**.—Pedro M. Reynoso, Paseo Gracia, 112.
 361. **RENAULT**.—Isaura Villaoz, Provenza, 312.
 362. **Gray**.—Angel Sopena, Cortes, 550.
 363. **Gray**.—Angel Sopena, Cortes, 550.
 364. **Ford**.—Claudio Guinord, Paseo Gracia, 102.
 365. **D. K. W.**.—Domingo Roura, Tiana.
 366. **Fiat**.—Francisco Masdevall, Mallorca, 618.
 367. **Harley**.—Miguel Riera, Plaza Cataluña, 19.
 368. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 369. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 370. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 371. **Opel**.—Antonio Fernández, Caspe, 43.
 372. **Reading**.—Alberto Cotonat, Magallanes, 37.
 373. **Berliet**.—Francisco Aragonés, Pineda.
 374. **Harley**.—Juan Sagristá, A. R. Argentina, 81.
 375. **RENAULT**.—José Coll, Moyá.
 376. **A. J. G.**.—Juan Oriol, Ciudad, 7.
 377. **D. K. W.**.—Jaime Figueras, Hospitalet.
 378. **CHEVROLET**.—Vicente Sastre, San Vicente, 20.
 379. **Dodge**.—Luis Sanmartí, Vich.
 380. **BUICK**.—Juan Sams, Moncada.
 381. **Citroën**.—Ramón Velardeil, S. Adrián del Besós.
 382. **Overland**.—Busquets Hermanos, Cortes, 587.
 383. **Ford**.—Mori Pi, Cervelló.
 384. **Citroën**.—Federico Huerta, Gerona, 94.
 385. **Alfa Romeo**.—Modesto Zarxé, Wifredo, 6.
 386. **Ford**.—Francisco Parellada, Granollers.
 387. **Studebaker**.—Antonio Bruguera, B. S. Miguel, 4.
 388. **Benjamin**.—Antonio Marín, Plaza Palacio, 13.
 389. **Oakland**.—Marqués de Pescara, Buenavista, 20.
 390. **Dodge**.—Pedro Ricart, Bertrant, 155.
 391. **Schneider**.—Enrique Vedegain, Rosaly V. Isabel.
 392. **CHEVROLET**.—José Prat, Villarroel, 145.
 393. **CHEVROLET**.—Miguel Roca, Calella.
 394. **CHRYSLER**.—Asunción Samper, Tiana.
 395. **Talbot**.—Ramón Forcada, París, 188 bis.
 396. **B. S. A.**.—José Rusñol, Provenza, 302.
 397. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 398. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 399. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 400. **Terrot**.—Francisco Fonolleda, Montmeló.

- 23.401. **Citroën**.—Juan Gibert, Villanueva, y Geltrú.
 402. **Packard**.—Antonio Figueras, Paseo Gracia, 90.
 403. **BUICK**.—José Fernández, Tarrasa.
 404. **Dodge**.—Miguel Martí, Sabadell.
 405. **Indian**.—Julio Padrós, Caldas de Montbuy.
 406. **Ford**.—Exposición de Barcelona, Lérida.
 407. **Patria**.—Antonio Villanueva, Buenavista, 9.
 408. **Patria**.—Avelino Pérez, A. Icaria, 112.
 409. **Salvador**.—Miguel Guitart, Mataró.
 410. **Ford**.—Valentín Altimiras, Rocafort, 11.
 411. **Oakland**.—Ramón Lusá, Córcega, 431.
 412. **Citroën**.—Juan J. Ferrer, Muntaner, 292.
 413. **Ford**.—Antonio Pons, San Pablo, 9.
 414. **Hispanc**.—España Industrial, P. Urquinaona, 6.
 415. **Citroën**.—Salvador Penitas, Mallorca, 27.
 416. **Triumph**.—Joaquín Rovira, Bruch, 32.
 417. **RENAULT**.—Manuel Leverone, Cortes, 663.
 418. **Rugby**.—Valeriano Hernández, Santander.
 419. **Overland**.—Bartolomé Casas, Massini, 25.
 420. **Dodge**.—Fernando Travieso, R. Cataluña, 5.
 421. **Schneider**.—Mercedes Lllamar, Diagonal, 423.
 422. **Harley**.—Ignacio Más, Aviá.
 423. **Norton**.—Jaime Bau, Sabadell.
 424. **Austral**.—Pelegrín Piñol, Lepanto, 207.
 425. **Indian**.—José Alá, Marina, 252.
 426. **Ford**.—Pedro Font, Pedro IV, 88.
 427. **Overland**.—José M. Fontanals, Lauria, 28.
 428. **Citroën**.—Santiago Ripoll, Ronda San Pedro, 5.
 429. **Citroën**.—Antonio Quiroga, Pasaje Marina, 7.
 430. **RENAULT**.—S. A. Marca El León, Maristany, 129.
 431. **Ford**.—Victor López, Jovellanos, 4.
 432. **Sizaire**.—Heriberto Salas, Vía Layetana, 47.
 433. **CHRYSLER**.—Francisco Pamias, Castillejos, 119.
 434. **Zedel**.—Ramón Fornés, Riera Alta, 50.
 435. **Ford**.—José Prunés, Dos de Mayo, 207.
 436. **Lincoln**.—Vicente Ribas Creus, Piqué, 21.
 437. **Ford**.—Juan Parramón, Provenza, 224.
 438. **Suere**.—Manuel Lasarte, Alfonso XIII, 462.
 439. **Ford**.—Exposición de Barcelona, calle de Lérida.
 440. **CHEVROLET**.—Pedro Bofill, Escudillers, 16.
 441. **RENAULT**.—Guillermo Casanova, P. Gracia, 132.
 442. **Schneider**.—Dolores Parera, Bruch, 47.
 443. **Brassier**.—Iburi Cooven, Ronda San Pedro, 27.
 444. **Studebaker**.—Juan Coma, Olot, frente P. Güell.
 445. **B. S. A.**.—Ignacio Junyent, Coello, 156.
 446. **Berliet**.—Jaime Cosials, Carmen, 99.
 447. **Chenard**.—Joaquín Palazón, Berenguer G., 1.
 448. **STUTZ**.—Antonia Bardolet, Vich.
 449. **Norton**.—Manuel Puig, San Pedro de Ribas.
 450. **Citroën**.—Esteve Boronat, Guardiola.
 451. **Norton**.—José Costa, Navarclés.
 452. **Ford**.—Miguel Abella, Olmo, 2.
 453. **Studebaker**.—Enriqueta Grau, Villarroel, 26.
 454. **S. M.**.—Francisco Sales, P. de la Aduana, 4.
 455. **CHEVROLET**.—Jerónimo Jampeny, Fusina, 3.
 456. **RENAULT**.—Juan Casarramona, Capuchinos, 41.
 457. **Voisin**.—Francisco Antigosa, Muntaner, 57.
 458. **Terrot**.—Juan Serra, Calella.
 459. **Brasier**.—Jaime Llatas, Ronda San Pedro, 82.
 460. **Lutetia**.—José Vordas, Barbará, 23.
 461. **Studebaker**.—Pedro Grau, Cortes, 669.
 462. **Bernet**.—Antonio Jordana, Masnou.
 463. **Cadillac**.—Juan Buxeres, Paseo de Gracia, 61.
 464. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 465. **Overland**.—Ricardo Nadal, Pons y Gallarza.
 466. **CHEVROLET**.—Jaime Olins, P. Libertad, 19.
 467. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 468. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 469. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 470. **A. J. S.**.—Enrique Huard, Areny, 6.
 471. **Studebaker**.—José de la Figuera, Mallorca, 271.
 472. **M. Goyon**.—José Martí Feliu, Valencia, 347.
 473. **CHEVROLET**.—Francisco Torrent Ríos, Juneda.
 474. **Berliet**.—David, S. A., Aribau, 226.
 475. **Packard**.—Carlos Casades, Lauria, 117.

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

(Real decreto de 16 de Junio de 1926)

(Continuación)

Art. 23. Todo vehículo con motor mecánico destinado a alquiler o a servicios públicos deberá llevar una contraseña o rótulo bien visible, y tener autorización especial para dedicarlo a esta industria.

Deberá tener a disposición del público en las Administraciones:

1.º Un ejemplar de este Reglamento.

2.º Una tarifa de precios aprobada; y

3.º La indicación de la cabida del vehículo.

Art. 24. Las dimensiones de los vehículos estarán comprendidas en los límites siguientes:

Altura máxima desde el suelo hasta el punto más elevado de la baca, 3,10 metros.

Superficie mínima disponible por viajero:

En sentido longitudinal del asiento, 0,45 metros.

En el normal al anterior, 0,75 metros, comprendido el ancho del asiento.

Art. 25. a) Los automóviles destinados al servicio urbano de alquiler, o sin itinerario fijo, así como los dedicados a servicios públicos, llevarán, como contraseña especial, dos placas colocadas, respectivamente, una en la parte interior y otra en la posterior del vehículo. En dichas placas, que deberán estar pintadas de blanco, se destacarán en color negro las letras S. P., debiendo tener las placas y letras, necesaria y respectivamente, las dimensiones siguientes:

	Vehículos de la 1.ª categoría	Vehículos de las demás categorías
	Placa anterior y posterior M/m.	Placa anterior y posterior M/m.
Longitud de la placa.	150	225
Altura de la placa...	75	120
Longitud de cada letra.....	45	60
Espacio entre ambas letras.....	20	35
Grueso uniforme de los trazos.....	6	8

Estas placas serán distintas de las de matrícula y se colocarán al lado de éstas, quedando terminantemente prohibido que las letras S. P. aparezcan en las placas de matrícula.

Los vehículos destinados a servicios públicos con itinerario fijo, llevarán al exterior un rótulo bien visible con indicación del trayecto que recorren.

b) El coche deberá estar limpio antes de comenzar el viaje, en buen estado de funcionamiento y sin desperfecto alguno. Si esto ocurriera durante el recorrido, el conductor lo corregirá lo antes posible.

c) No se admitirá mayor número de viajeros que los señalados como cabida.

Art. 26. a) Se entregará a cada viajero un billete, en el que consten, con caracteres bien claros, el precio del viaje, sitio de término del mismo y fecha de la expedición. Los billetes se irán entregando siguiendo el orden de las peticiones, que podrán hacerse en la misma Administración o por carta certificada, debiendo reservarse, sin aumento de precio, los que se pidiesen con anticipación, acompañando el importe. A la vez la Empresa queda exenta de responsabilidades en el caso de presentarse mayor número de viajeros que los que permita la cabida de los vehículos de servicio con arreglo a la concesión. Los billetes combinados con las Compañías de ferrocarriles sólo dan derecho al asiento en el primer vehículo en que lo hubiera disponible.

b) El expresado billete da derecho al transporte gratuito de 15 kilogramos de peso en uno o varios bultos de equipaje, del que dará el correspondiente talón, equipaje que deberá conducirse en el mismo vehículo en que vaya el pasajero. Los equipajes y encargos se transportarán sobre la cubierta del coche, no pudiendo exceder la carga de un 50 por 100 del peso total del vehículo vacío, no siendo obligatorio para las Empresas el transportar bultos cuya dimensión mayor exceda de un metro. En ningún caso el peso transportado en la parte superior excederá del transportado en el interior del vehículo.

c) También habrá en todas las Administraciones un libro de reclamaciones, en el que los viajeros podrán estampar las que estimen pertinentes a su derecho.

d) Los vehículos destinados al transporte de viajeros llevarán en sitio visible una tablilla que indique el número de plazas, de conformidad con las dimensiones, por asiento que se indican en el artículo 24 de este Reglamento, pudiendo ocupar los viajeros los asientos inmediatos al conductor, siempre que su presencia en ellos no impida o limite los movimientos y maniobras de éste.

Art. 27. Las Empresas deberán remitir a las Juntas locales de transportes, dentro de los diez días, copia de las reclamaciones presentadas, así como dar las explicaciones y descargos oportunos.

Art. 28. a) Las Empresas de servicios públicos de transporte con vehículos con motor mecánico dispondrán, cuando menos, de un vehículo en estado de circulación, además de los necesarios normalmente, para prevenir casos de accidente o deterioro de uno de los circulantes.

b) Las alteraciones inevitables de servicios que pudieran presentarse por accidentes meteorológicos (excepcionales nevadas, inundaciones, etc.), por interrupción de la vía (grandes desprendimientos, destrucción de obras de fábrica) o por cualquiera otra causa, deberán ser anunciadas por la Empresa lo antes posible, así como la reanudación del servicio.

Art. 29. a) Los conductores no podrán durante la marcha fumar, abandonar la dirección del vehículo ni, en general, hacer cosa alguna que pueda distraerles, y las Empresas o los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado de un descanso mínimo de ocho horas por cada veinticuatro horas.

b) El cumplimiento de la disposición anterior podrá imponerlo cualquier viajero, y desde luego deberá hacerlo así la Guardia civil o los funcionarios de la Junta central o local de Transportes y de la Jefatura de Obras públicas encargados de la inspección,

dando además cuenta a la Dirección de la Empresa para que imponga las correcciones debidas y adopte las medidas necesarias para evitar que el conductor incurra en falta.

Art. 30. A los viajeros se les prohíbe subir o bajar del vehículo sin hallarse éste completamente parado, desobedecer y tener altercados con el conductor, llevar dentro del carruaje bultos u objetos que molesten a los demás viajeros, facturar y llevar consigo materias inflamables o explosivos, y también armas de fuego cargadas, de las que sólo excepcionalmente podrán ir provistos con conocimiento del conductor (estando descargadas) y disponiendo de las autorizaciones oportunas.

Art. 31. a) Las Empresas serán siempre responsables de la sustracción o deterioro de los efectos que se les hayan entregado mediante recibo, cualquiera que sea la causa, salvo el caso de fuerza mayor.

b) El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrería y billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades, títulos cotizables u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representen a su juicio, y pagando el importe del seguro que la inspección autorice para estos casos. Sin estos requisitos cesará la responsabilidad civil de la Empresa.

Art. 32. De todo accidente o avería que ocasione un retraso de consideración en el servicio dará parte la Empresa a la Jefatura de Obras públicas, la que, a su vez, lo pondrá en conocimiento de la Junta provincial de Transportes correspondiente, a los efectos oportunos, instruyendo esta última el expediente para depurar sus causas e imponer la sanción que proceda, sin perjuicio de las responsabilidades de todos órdenes que puedan exigirse por la Junta de Transportes y otras autoridades.

Servicios públicos de transportes.

Art. 33. Los servicios públicos de transportes por vías ordinarias del Estado, o por éstas y otras vías, conservadas por Diputaciones o Ayuntamientos, estarán a cargo de las Juntas Central y Provinciales de Transportes, las que entenderán en todo lo relativo a la concesión y explotación de aquéllos, con arreglo a lo dispuesto por el Real decreto de 4 de Julio de 1924.

Disposiciones especiales para la circulación de vehículos de la tercera categoría.

Art. 34. Sin perjuicio de los requisitos prescritos en los artículos 3.º y 4.º para autorizar la circulación de los vehículos con motor mecánico, comprendidos en la tercera categoría, al que desee poner en circulación automóviles que remolquen otros vehículos, cualquiera que sea su objeto, lo solicitará del Ministerio de Fomento, acompañando planos detallados de los vehículos que haya de emplear, y una Memoria en que se explique su sistema, partes principales, peso del tractor y de cada uno de los vehículos remolcados, indicando la carga máxima sobre cada eje, la anchura de las llantas, su clase y forma, la composición habitual de los trenes y su longitud total, carreteras que ha de recorrer, puntos de parada y horario de marcha. Además expresará el plazo de duración de la concesión que solicita.

Esta petición se presentará al Ingeniero-jefe de Obras públicas, con los documentos que la acompañen, y este funcionario examinará si aquéllos están completos y en debida forma e informará cuanto estime oportuno sobre los diversos puntos que comprenda la petición, proponiendo las condiciones especiales que considere necesarias para garantizar en todos los casos la seguridad del tránsito público y la buena conservación de la vía.

Cuando se trate de vías públicas provinciales o municipales habrán de emitir su informe las Corporaciones respectivas con anterioridad a la Jefatura de Obras públicas para que ésta los tenga en cuenta en su propio dictamen.

Los permisos de circulación correspondientes a estos vehículos serán expedidos por los Gobernadores civiles.

En el caso de que la autorización que se solicite comprenda más de una provincia, se procederá con arreglo a lo dispuesto en el citado artículo 3.º, en cuanto sea pertinente, elevando el expediente al Gobierno civil en que se hubiese tramitado al Ministerio de Fomento, para su resolución.

En el caso en que los vehículos remolcados no excedan de cinco toneladas y que el recorrido no afecte a más de una provincia, las autorizaciones que en su caso proceda conceder serán expedidas por las Jefaturas de Obras públicas correspondientes.

En los informes que emitan los Ingenieros Jefes de Obras públicas habrán de expresarse:

a) La velocidad máxima de los convoyes que para los formados por más de tres vehículos no habrá de exceder en ningún caso de 12 kilómetros por hora.

b) Las precauciones y reducciones de velocidad que habrán de imponerse en casos difíciles, travesías de poblados en días determinados en que haya feria o mercado y prescripciones especiales para las épocas del año en que circulen carros con cargas voluminosas.

c) La anchura y dimensiones de las llantas en los vehículos remolcados, según lo establecido para los tractores.

d) Las reducciones que en la velocidad y en la carga total incluyendo el peso muerto, deban hacerse para el tránsito por determinados puntos, tales como puentes metálicos provisionales, obras en reparación o en deficiente estado de conservación.

e) Puntos de parada admitiendo o desechando en todo o en parte los que el peticionario hubiese propuesto, prohibiendo las paradas en los puentes, en los parajes en que se halle reducido el ancho general de la carretera, en curvas de pequeño radio y en todos los puntos en que, por no poderse ver el convoy a conveniente distancia o por otra causa pueda haber peligro o dificultades para el servicio.

Art. 35. Los vehículos, tanto remolcadores como remolcados, satisfarán las condiciones siguientes:

a) Su anchura máxima, medida entre sus partes más salientes lateralmente, con inclusión de la carga, no será superior a la mitad del ancho libre de la carretera más estrecha que haya de recorrer, no pudiendo exceder en ningún caso de 2,50 metros, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado g) del artículo 2.º.

b) Todos los vehículos estarán provistos de frenos, siendo estos dobles en los motores, uno movido por la fuerza motriz de éstos y otro a brazo. En los pasos que el tractor remolque un solo vehículo, este último podrá hallarse provisto de frenos.

Si los vehículos remolcados fuesen dos o más, cada uno de estos habrá de hallarse dotado de frenos que deberá accionar el conductor del tractor o una persona colocada en cada vehículo remolcado. Cuando la autorización se solicite exclusivamente para un trayecto determinado, la Jefatura de Obras públicas señalará el número y condiciones de los frenos que han de llevar los vehículos remolcados, previo informe del Inspector de automóviles.



MADRID

PAIGE

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

Alcalá, 69

Tel. 54.874