

AÑO I

San Sebastián, Junio de 1925

NÚM. VI

CON TODO RESPETO

De la Comisión y para la Comisión Provincial

La Excma. Comisión Provincial de Guipúzcoa, ha enviado al director de nuestro BOLETIN, una comunicación en la cual se nos pide que rectifiquemos las manifestaciones por nosotros recogidas, en el número de Abril-Mayo, de un artículo publicado en L'AUTO, de París, por su redactor señor Faroux. Decía este señor que los gastos de las obras que se realizan en las carreteras de Guipúzcoa para el Circuito automovilista de 1926, los soportan, cada uno en su dominio, el Real Automóvil Club de España, el pueblo de San Sebastián, la provincia de Guipúzcoa, etc. etc.

La Excma. Comisión Provincial estima que lo dicho por el señor Faroux es una inexactitud, y pide que se rectifique, «expresando que todas las obras del Circuito automovilista se realizan exclusivamente a costa de la Excma. Diputación de Guipúzcoa, la que no ha vacilado en llevar a cabo el importante sacrificio económico que ello representa...»

Enviada la comunicación aludida al director de este BOLETIN, me creo en el caso de ser yo quien la acoja y la conteste cumplidamente, porque, como presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, yo soy, en el orden de las responsabilidades, el director de esta revista.

Se ha dado más importancia de la debida a lo escrito por el brillante periodista francés. Más atento, sin duda, a lo principal que a lo secundario, entendió que los gastos de las obras para el Circuito, corrían a cargo de las distintas entidades que menciona. Para que se vea que no ha habido intención alguna mortificante por parte del periodista, fíjese la Excma. Comisión Provincial en el detalle de que, en lo publicado por nosotros, ni siquiera se menciona a nuestro propio Club al hablar de dichas entidades.

Hecha queda, pues, la rectificación, y gran honor tiene nuestro BOLETIN en ello. Lo que la Comisión Provincial desea hacer constar, como si yo me hubiera olvidado de ello, lo he proclamado con orgullo en todas partes como presidente del Automóvil Club, como guipuzcoano y como diputado provincial perteneciente a la Comisión de Caminos, en la cual he seguido con vivísimo interés este asunto desde su iniciación, poniendo en él todo mi entusiasmo; y no por motivos de despreciable vanidad personal, sino mirando siempre al nombre de San Sebastián, de Guipúzcoa, de la Diputación Provincial y del Automóvil Club.

En medio de la satisfacción que al Club, al BOLETIN y a mí particularmente nos produce el dejar cumplida en su deseo a la Excma. Comisión Provincial, nos causa un cierto dolor el que, para expresar ese deseo, haya empleado una forma tan solemne como la que va envuelta en un acuerdo corporativo, y un procedimiento tan poco afortunado: el de no haber tenido en cuenta que somos compañeros de una misma Corporación, y que bastaba la más leve advertencia en el terreno privado, para que la inexactitud quedase rectificad y justamente ensalzada la labor de nuestra Diputación, en lo cual se me podrá igualar, pero no superar por nadie.

Manuel REZOLA

Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa



TALBOT

En coches de 10 HP. es el de más aceptación en Francia :: Frenos en las cuatro ruedas

- Torpedo cuatro asientos. Ptas. 12.500
- Todos los tiempos „ 14.500
- Conducción interior „ 15.000
- Cupé „ 15.250

AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre * SAN SEBASTIÁN * Teléfono 3-98

EDITORIAL ARRIETA

PAPELERIA - ARTICULOS DE ESCRITORIO



LARRAMENDI, 19

TELEFONO 19-00

SAN SEBASTIÁN

**Compañía Oficial del Real Automóvil Club de España y del
Real Automóvil Club de Guipúzcoa**



DIRECCION:

Avenida de Pí y Margall, 16. - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa:

MAYOR Y COMPAÑIA - San Sebastián

POR ESAS CARRETERAS

POR GIL BARE

Nos hemos pasado parte del invierno escribiendo repetidos artículos en la prensa local con la esperanza de inculcar a la masa lo que es el turismo y los medios más necesarios para fomentarlo. Tarea perdida. El resultado de esa campaña es como habreis visto la exposición de insensatos concursos donde uno propone que tal día de Agosto nos vistamos de clavel y otro que se repartan abanicos con las vistas de nuestra ciudad. Todos preconizan la necesidad de organizar festejos más o menos originales como único medio de atracción de forasteros, olvidando cuestiones de mucha más importancia.

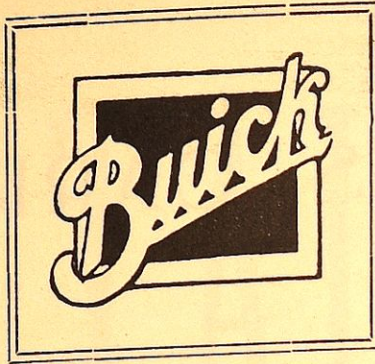
Sencillamente os relataré las vicisitudes que tiene que pasar el automovilista extranjero y nacional desde el momento que entra en España hasta que salga de ella.

No hace más que llegar a Behovia cuando le sale al encuentro un señor de paisano que secamente le pide sus papeles de identidad. Le dicen que es un policía puesto allí cuando el asunto de Dato; otro afirma que está desde la desaparición de las niñas y como nadie se cuida en quitarlo y su sueldo está en presupuestos consignados, seguirá siempre, aunque su misión sea completamente inútil. A pocos pasos viene la visita de la Aduana, hecha con toda minuciosidad. Parece que al Estado le parece que las cosas se llevan todavía con poco rigor y trata para este verano de aumentar el personal y la severidad de la inspección. Es decir, que en lugar de esperar el despacho los automóviles en la frontera durante una hora, esperarán dos y tan contentos. Se sale de la Aduana y aborda el miquelete para percibir los derechos de entrada en la provincia. Suspira el turista que cree ha terminado su epopeya. Vana ilusión, en Ategorrieta otra vez los carabineros que le hacen apearse y refitolean sus maletas en el firme de la carretera.

Nuestro amigo pasa unos días en esta ciudad y sale en automóvil para Madrid. Marcha encantado de la bondad de las carreteras. Al llegar a Navarra, sale un hombre en mitad de la ruta enarbolando una bandera roja. ¿Será comunista?—No señor, es el empleado de la Diputación de Navarra que le cobra cinco pesetas por atravesar dos kilómetros escasos de la provincia. Y en efecto, tres minutos después vuelve a ser detenido por una barrera que cruza la carretera. Es Alava y hay que soltar otras cinco pesetas. Este si que es el timo más escandaloso que no sabemos como se tolera. Al pagar las cinco pesetas del portazgo, se cree fundadamente que las carreteras estarán maravillosamente tenidas. Error crasísimo. Desde que pagáis la entrada en Alava hasta vuestra llegada a Vitoria, solo baches hallaréis que pondrán a prueba vuestras ballestas. A poca velocidad, renegando de la maldad del camino conseguiréis llegar a Vitoria donde os espera otra sorpresa desagradable. «Parada absoluta» dice un letrero colocado en las puertas de la ciudad. Es para abonar dos pesetas de derechos de entrada en la capital.

Juzgáis oportuno deteneros en un café para refrescaros y cuando salís de la ciudad nueva detención. ¿Tiene el papelito de entrada?—Si señor, aquí está.—Este no vale, hay que sacar otro.—¿Por qué?—Porque este le concedía el plazo de diez minutos para atravesar la ciudad y usted ha estado quince en ella.—Vuelta a pagar las dos pesetas y carretera adelante. Pasan veinte o treinta kilómetros y otra barrera que os cierra el paso. Un empleado pregunta: «¿El papel de circulación?—Hemos pagado a la entrada y no nos han dicho de guardarlo.—Lo siento mucho, pero deben de pagar otra vez cinco pesetas.—Hombre por Dios, si acabamos de pasar, telefonée y verá.—Aquí no hay teléfono y no puedo hacer más que lo que

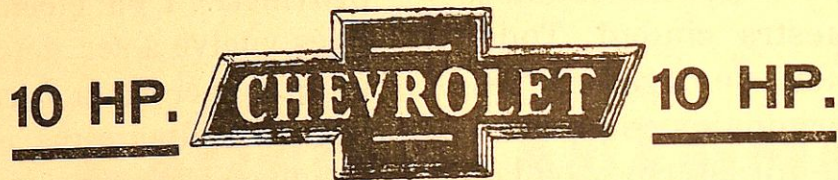
Cuando se construyan
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1925

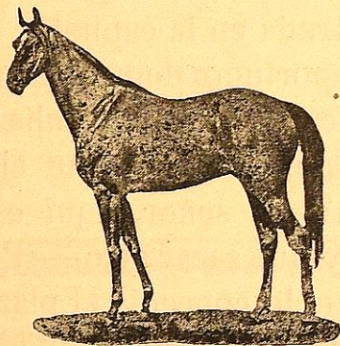
El Último Producto de la General Motors



Sedán (cinco plazas).....	9.400 ptas.	Torpedo (cinco plazas)....	6.950 ptas
Limousine Coach.....	8.800 »	Cabriolet (tres plazas).....	8.400 »
Torpedo (dos o tres plazas)	6.500 »	Camión (1.500 a 2.000 kgs.)	6.300 »

DISPONIBLES DE TODOS LOS MODELOS :-: ENTREGAS INMEDIATAS

El Pura Sangre de los Automóviles



“BUGATTI”

EN EXISTENCIA

Chassis y carrozados modelos

Cuatro y ocho cilindros

EN LINEA Y TIPOS CARRERAS

Concesionarios de estas tres marcas:

CIORDIA Y LARRINAGA

Exposición: MARINA, 1 y 4 :-: SAN SEBASTIAN :-: TELEFONO 9-09

me mandan: cobrar, sino no salen. Se paga como es natural otra vez el duro para poder proseguir.

La carretera de Burgos a Madrid por Aranda, es magnífica y se pueden hacer velocidades. Triste, monótona, sin poblados resulta aburrida. Por fin se llega a Madrid. Al día siguiente recibís una visita desagradable. El Ayuntamiento os ha echado doscientas cincuenta pesetas de multa por no haber declarado la llegada de vuestro automóvil en la sección de impuestos de tránsito y rodaje.—¿Pero no hay plazo para hacer la declaración desde la llegada?—No señor ninguno.—Razones, quejas, es inútil. Hay que pagar la multa y aguantarse.

El turista después de unos días en Madrid quiere trasladarse a Barcelona por carretera. En cuanto recorre los primeros cien kilómetros, entra en una tierra semi-salvaje. Al pasar por un pueblo, sorprende a los mozos jugando al foot-ball con una pelota de madera de las de jugar a los bolos. «Los de gomica se nos rompen muy pronto»—replica ante la sorpresa de los viajeros el jefe del equipo—Se supone que en estas condiciones de juego, el penalty será con el dedo gordo.

Hay que comer pues se hace tarde y al efecto se detiene ante la posada de un pueblo que parece importante. Toma asiento en la mesa redonda de mantel cracosiento y comparte con los compañeros locuaces viajeros de la región.

Unos huevos aceitosos, bacalao que parece astillas de madera y chuletas de carnero negras y grasientas. En cada plato colección de moscas. Repugnado nuestro amigo ofrece a la criada una peseta por cada plato que llegue a la mesa sin los repugnantes volátiles. La doméstica tarda en servir. Un comensal advierte: «Caballero, ha hecho usted una tontería, porque esa infeliz está en el pasillo quitando con los dedos las moscas del plato por lo que la ha ofrecido y tenemos para rato».

En honor de la verdad hay que afirmar que la carretera es muy buena en casi todo el trayecto. Desgraciado del que tenga una avería de importancia en el recorrido. No hay un albergue decente, un sitio donde se pueda comer con pulcritud. El Real Automóvil Club de España, debería de

pensar en poner refugios de trecho en trecho para turistas. Casas de madera con un baño, una cocina y un par de habitaciones. Así se podría viajar por Zaragoza, Huesca, Lérida y otras provincias de España.

Se entra en la provincia de Barcelona y nos espera la más cruel de las decepciones. No hemos visto ni en Africa carreteras peores. Los catalanes echan la culpa al Estado, pero sea lo que sea se trata de algo bochornoso. En algunos sitios hay que vadear ríos, en otros la carretera no existe y donde la hay es con hoyos profundísimos que impiden hacer más de diez a la hora. De Lérida a Barcelona una vez hemos tardado diez horas. Por no existir, ni hay siquiera esas indicaciones de las distancias que hemos visto en las demás carreteras de la nación inscriptos en las casas de los peones camineros. Si el concierto y la autonomía sirven para que Alava y Barcelona cuiden así del tránsito rodado, preferimos el protectorado.

Anécdotas del viaje las hay por docenas. El turista penetra en un estanco de Jaca y pide: ¿Hay Muratis?

—Hay narices—le contesta el estancero muy amoscado, creyendo que se trata de una broma.

Al atravesar un pueblo pregunta a un hombre que a la puerta de su casa toma el sol: ¿Qué pueblo es éste?

—¿No lo estás viendo?—contesta molesto el interpelado.

Y mientras no haya buenas carreteras, albergues decorosos y facilidades para el tránsito es inútil pensar en atraer a nuestro país a una masa turística importante.

Muy pronto se celebrará en Italia, la gran nación turística, el primer congreso-exposición de propaganda turística y deportiva. España debe acudir para enterarse de que ya estamos bien de cuarteles, iglesias y conventos en nuestra nación y que lo que hace falta son escuelas, campos de deportes, buenos hoteles y muchos cuartos de baño. Que lo material no está reñido con lo espiritual, antes por el contrario; se completan.

GIL BARE.



Studebaker

1925

La casa **STUDEBAKER**, la más importante del mundo en construcción de coches de 6 cilindros (producción anual, 150.000 coches), presenta sus tres tipos 1925

STANDARD-SIX

SPECIAL-SIX

BIG-SIX

con frenos hidráulicos en las cuatro ruedas neumáticos Balloon, limpia parabrisas automático y otros muchos refinamientos

Agentes para Guipúzcoa: AMEZTOY Y SAGARDIA

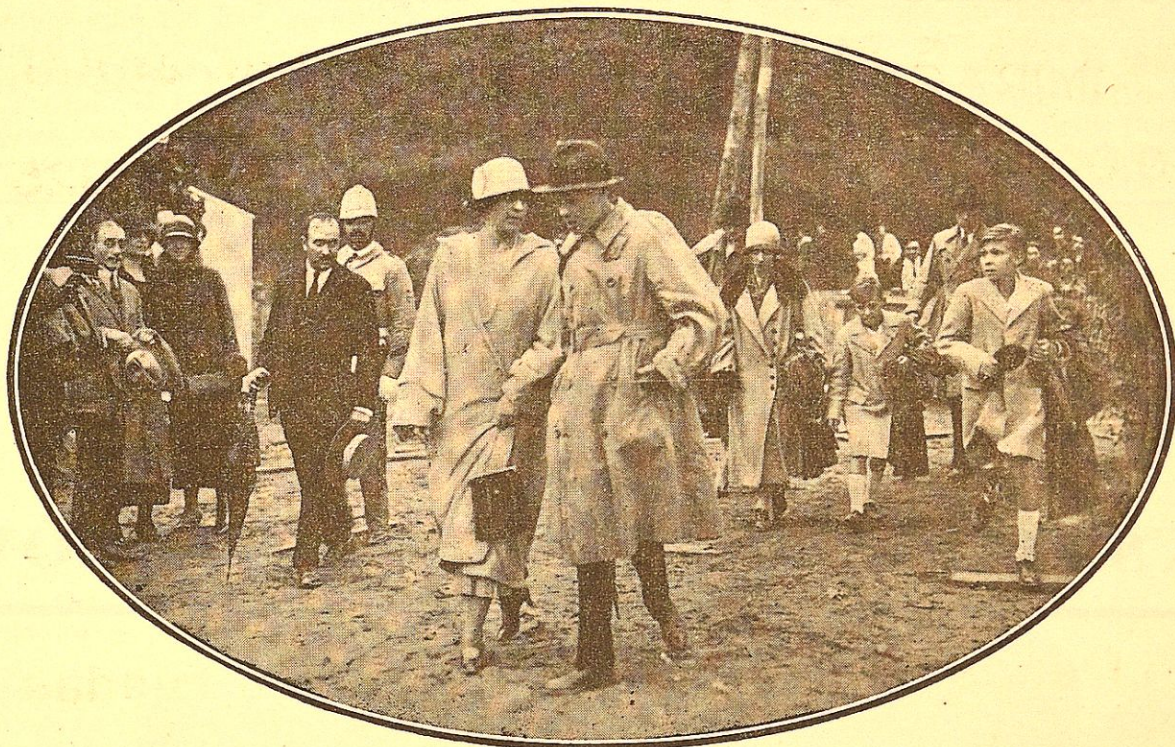
GARAGE CANTABRICO

Calle de San Francisco (Barrio de Gros) :: Teléfono 23-75

||| **SAN SEBASTIÁN** |||

ANTÉ EL PRÓXIMO CIRCUITO

El reciente circuito de Le Mans ha podido darnos una idea de lo que es y supone en el mundo automovilista el Circuito de San Sebastián. Difícilmente podrá adquirirse una reputación más rápida, más difundida y más firme. En Le Mans, el Circuito de San Sebastián era ya, junto con las incidencias de las pruebas allí corridas, el tema y la preocupación de todos los automovilistas. Se espera con visible interés y con evidente deseo nuestro Circuito. Se habla con extraordinario elogio y respeto de él. Cuando nos ponemos a mirar el camino recorrido en estos dos años, tan corto y sin embargo tan fructuoso, no podemos menos de experimentar una viva satisfacción ante resultados que deben envanecernos y que son motivo de gratitud hacia quienes tomaron sobre sí la ruda tarea de dotar a San Sebastián de la atracción más emocionante y singular que haya contado jamás.



S. M. la Reina doña Victoria, con SS. AA. el Príncipe e Infantes
en el Circuito de San Sebastián

El éxito del próximo Circuito, está plenamente asegurado. Ya dimos cuenta de las participaciones que estos días han ido engrosando. Las principales casas han de tener su brillante representación. El Circuito tendrá las mejores marcas y los más intrépidos corredores y ese espléndido e incomparable marco, que el Ingeniero Provincial señor Pagola está transformando con una sorprendente labor de titán, que ha de maravillar a todos nuestros visitantes. Bastarían las impresiones que tenemos sobre el Circuito para desvanecer todos los siniestros áugurios que sobre el próximo veraneo donostiarra han venido haciendo, quienes se han dedicado a tan cariñosa labor como la de asegurar el fracaso de la principal y más brillante estación donostiarra. Afortunadamente ahí está el Circuito de San Sebastián...y con él, el éxito.

Automóviles VERMOREL

El 10 HP. Sport

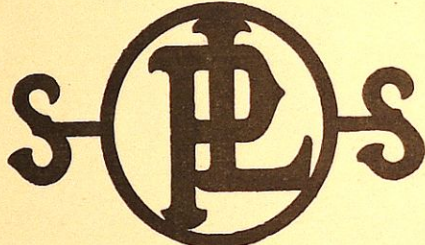
Ligero, rápido confortable, el 10 HP. Sport VERMOREL, ha sido concebido con el propósito de complacer y satisfacer vuestros deseos. Sus especiales características y la elegancia de su línea, hacen del VERMOREL, el coche más agradable para el sport y para la ciudad.

CAMIONETAS DE 1.000 Y DE 500 KILOS

Representante General en España: Granda

MIRACRUZ, 26 ○ TELEFONO 6-82

San Sebastián

CHASSIS Y  AUTOMÓVILES

Panhard & Levassor

C. 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP. TURISMO

CAMIONES de 500, 1.000, 1.500, 2.000, 3.500 y 4.000 kilogramos

Representante para Guipúzcoa:

Alberto Abrisqueta

Miracruz, 26 --- SAN SEBASTIAN --- Teléfono 6-82

Ascari triunfa en el III Gran Premio de Europa

El III Gran Premio de Europa organizado por el Real Automóvil Club de Bélgica no ha alcanzado el alto relieve deportivo que era acreedora esta clásica prueba.

Puede decirse, que el Gran Premio de 1925 se redujo a un match Alfa Romeo - Delage. Y esto tiene su explicación. La Gran Prueba europea se corría este año por última vez bajo el reglamento limitativo de la cilindrada a 2 litros, lo que indudablemente influyó desfavorablemente en el interés que despertara la prueba.

En 1926 el Gran Premio de Europa (que como es sabido, se disputará en el Circuito de San Sebastián) y en consecuencia la mayoría de Grandes Premios que se celebren, se correrán con vehículos de litro y medio y se comprende que en tales circunstancias las casas se mostraran reacias a establecer nuevos coches especiales de carreras de dos litros, que solo les serían útiles para participar en los Grandes Premios de 1925.

Las casas concurrentes a Spa, se limitaron a modificar sus modelos que ya habían debutado en carreras celebradas el año pasado, mejorando algunos detalles que les han permitido aumentar sus posibilidades de velocidad.

Con el Gran Premio de Europa, se inició la serie de los Grandes Premios europeos; las casas constructoras han modificado sus coches y parece que dicha carrera debería ser la más interesante de la temporada, ya que en ella parecía normal participaran las más importantes firmas europeas especializadas en los dos litros; los hechos sin embargo, se han encargado de demostrar que la mayoría de las marcas se reservan para los Grandes Premios de Francia, España (San Sebastián) e Italia.

Bélgica, a pesar de ser un país que cuenta con un importantísimo núcleo de entusiastas automovilistas, no había organizado desde hace muchos años ninguna prueba de velocidad pura, limitán-

dose a su carrera de las 24 horas, reservada a los vehículos turismo; esta clase de pruebas alcanzan fácilmente un éxito de inscripciones sin exigir trabajos extraordinarios, pero un Gran Premio de velocidad para coches especiales, es algo mucho más complicado y difícil de organizar satisfactoriamente aunque el Gran Premio sea el de Europa.

El éxito del Gran Premio de Europa no ha sido nunca consecuencia de lo que representa la carrera, sino que en él han influido poderosamente la experiencia, la práctica en tal género de organizaciones y sobre todo la potencia económica de sus organizadores.

El R. A. de Bélgica, además de las dificultades normales, se ha encontrado al organizar este año el Gran Premio de Europa, con el inconveniente de ser la última temporada de los coches 2 litros y quizás también con la que se deriva de ser la primera prueba de la temporada que obliga a las casas constructoras a lanzarse a luchar al Campeonato de Europa, desconociendo casi en absoluto las posibilidades de los demás participantes.

Los siete coches participantes y sus pilotos fueron los siguientes: Delage I (Torchy), Alfa-Romeo I (Ascari), Delage II (Benoist), Alfa-Romeo II (Campari), Delage III (Divo), Delage IV (Thomas), Alfa-Romeo III (Brilli Peri). Los cuatro «Delage» representativos de la industria francesa y los tres «Alfa-Romeo» representativos de Italia eran pues, los únicos coches participantes al III Gran Premio Europeo.

LA CLASIFICACION

(54 vueltas al Circuito de Francorchamps, 805 kms. 365).

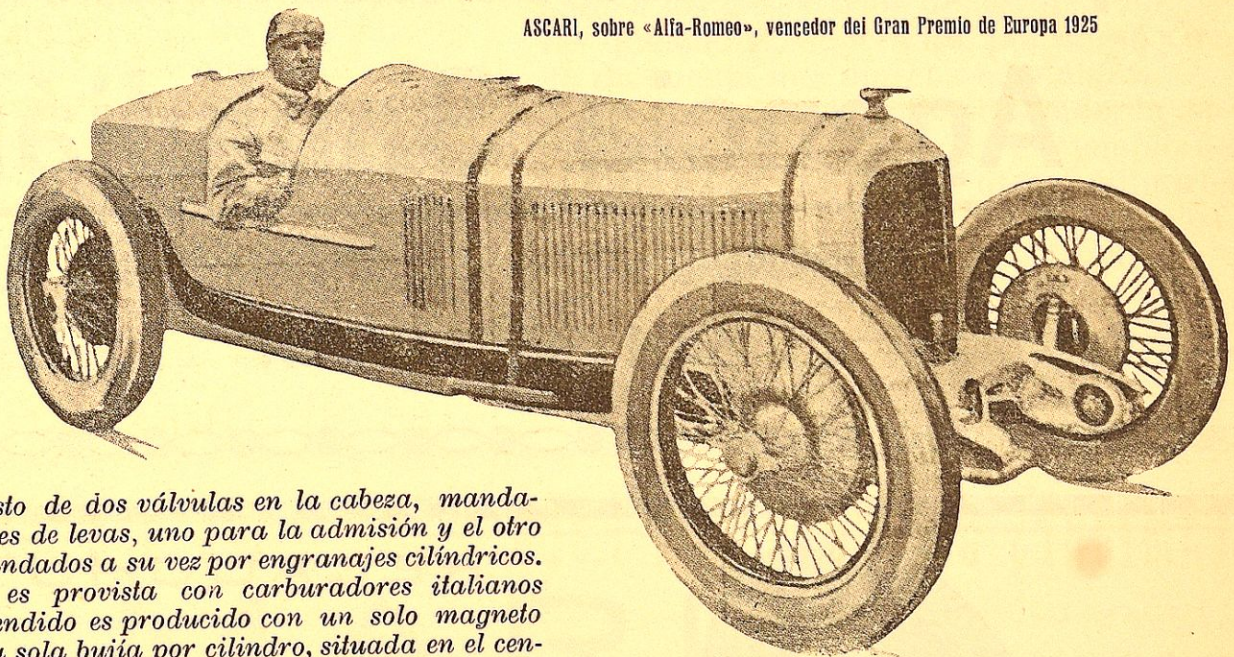
1.º Ascari (Alfa-Romeo), 6 h. 42 m. 57 s. a 119 kms. 965 por hora.

2.º Campari (Alfa-Romeo), 7 h. 4 s. a 114 kilómetros por hora.

Las características del «Alfa-Romeo» vencedor son las siguientes:

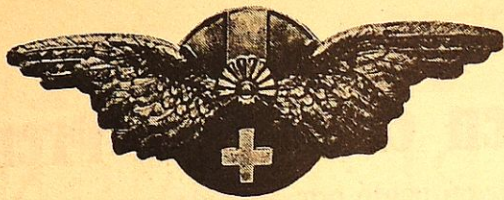
El motor suspendido sobre tres puntos, es de ocho cilindros en línea; el alesaje es de 61 milímetros y la carrera de 85 milímetros. La cámara de explosión es hemisférica. Cada

cilindro va provisto de dos válvulas en la cabeza, mandadas por dos árboles de levas, uno para la admisión y el otro para el escape, mandados a su vez por engranajes cilíndricos. La alimentación es provista con carburadores italianos «Mamini». El encendido es producido con un solo magneto «Bosch» y por una sola bujía por cilindro, situada en el centro de la cabeza del cilindro mismo. El motor es sobrealimentado por un compresor siempre en funcionamiento patentado de construcción especial «Alfa-Romeo», colocado anteriormente y es mandado por el árbol motor. La lubricación de todas las piezas del motor, está asegurada por un sistema de bombas a engranajes, de ancho depósito suplementario y radiador de enfriamiento. El enfriamiento se logra por la circulación forzada de agua mediante bomba centrífuga, sistema de turbaciones y radiador a nido de abejas. El régimen del motor es de 6.000 giros aproximados al minuto, y la potencia del motor es de unos 170 HP. Motor y embrague forman un solo bloque suspendido sobre tres puntos. El embrague es a discos múltiples, el cambio de velocidad lleva cuatro marchas adelante y marcha atrás: la palanca de mando es central, como la palanca de mando de los frenos a mano. El coche está provisto de un especial y patentado sistema de frenos sobre las cuatro ruedas, mandado por el pedal: el mando de los frenos delanteros es obtenido mediante tirantes que pasan por el interior de los pivotes del eje delantero. El empuje es central; el chasis construido en chapa de acero embutido es de perfil especial. La suspensión es dada por cuatro ballestas semi-elípticas las delanteras que atraviesan el eje. El largo del coche es de 2'60 metros, la distancia entre las ruedas es de metros 1'35 y la trasera de metros 1'25, el peso en vacío del coche sin combustible y lubricantes, es de 700 kilos aproximados.



ASCARI, sobre «Alfa-Romeo», vencedor del Gran Premio de Europa 1925

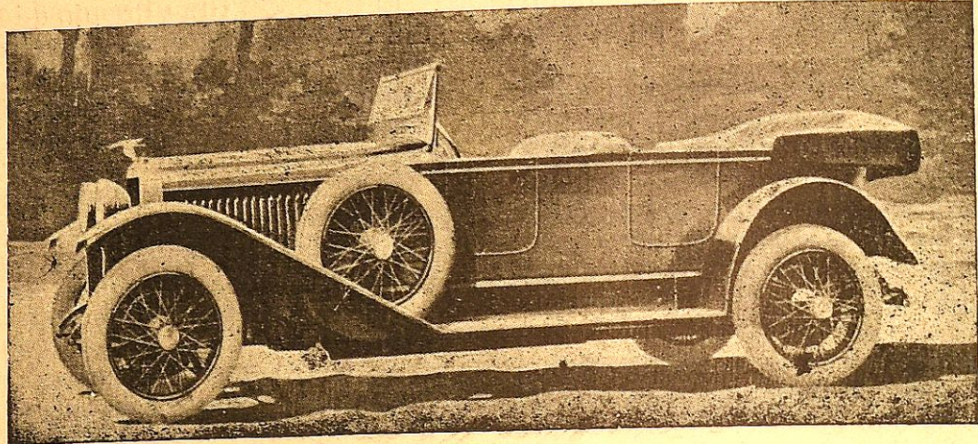
GARAGE Y TALLERES
San Bartolomé y Marina, 12
TELEFONO 10-54



OFICINAS
Plaza de Zubieta, 2
TELEFONO 7-53

LA HISPANO-SUIZA

Alquiler
de
automóviles
de lujo
para grandes
excursiones
y de todos
los tipos



GRANDES
ALMACENES
con
grandes surtidos
de
toda clase de
accesorios
para autos

Echeverría Hermanos
Representantes exclusivos de los automóviles
«HISPANO-SUIZA»

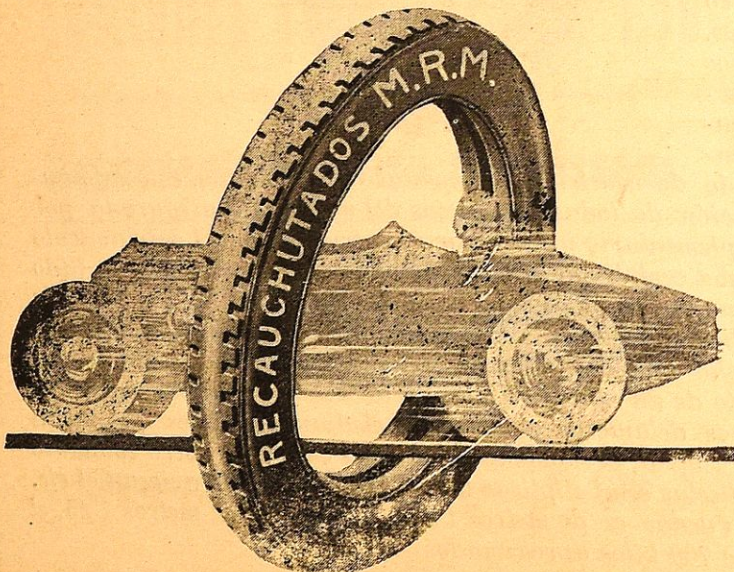
GRANDES TALLERES MECANICOS
MONTADOS A LA MODERNA
Stock Michelin

Alquileres Villas. Pisos amueblados para la temporada
de verano. Ocasiones compra-venta fincas.

Agencia Sanjulián

OQUENDO, 13 - TELEFONO 17-23

SAN SEBASTIAN



RECAUCHUTADOS



RENOVACION DE NEUMATICOS

UNICO SISTEMA GARANTIZADO

MIRACRUZ, 28 A.

LA SOBREALIMENTACION

No habrá, creemos nosotros, en 1925 un motor de carrera que no sea sobrealimentado. Las dificultades prácticas de la sobrealimentación han sido resueltas; y eran estas mucho más numerosas que lo que a primera vista se creían.

El compresor del tipo Roots, en particular no tiene necesidad de ser entrenado en los regímenes extraordinarios que exigían los tipos de compresores habituales.

Estos regímenes eran de un fuerte escollo. Equilibrar exactamente un «roter» que gira a 25 o 30.000 vueltas por minuto, es una empresa muy ardua. El Roots, solo gira al régimen del motor.

A decir verdad, la expresión de la sobrealimentación no es muy exacta. El objeto es simplemente de llenar el cilindro apesar de la elevación del régimen, y sobre todo, darle a todas las marchas una carga normal de gas. Un motor que gira rápido, está sobrealimentado. El compresor completa la carga gaseosa.

Ante los resultados dados por la sobrealimentación, se ha buscado a hacer aun mejor y a atascar el motor de gas a una presión más elevada que la presión atmosférica. Esta sobrealimentación sobre alta presión, mejora extraordinariamente el rendimiento del motor y modifica completamente la curva de potencia.

Esta curva tiende a ser una línea recta. No se vé más este declive brusco más allá del régimen «optimum», que caracteriza nuestros motores alimentados por la simple depresión causada por el descenso del pistón. La potencia sube regularmente con el régimen.

¿La sobrealimentación llegará a ser corriente sobre los coches de turismo?

Apuntemos que hay ya una marca que libra «chassis» de serie a motor sobrealimentado. Lo que puede hacer una marca, también pueden hacerlo otras. No faltarán las objeciones que para todos los perfeccionamientos se han presentado: la complicación. Pero, a este temor, un carrito constituiría la perfección y no tendríamos ni demarrage eléctrico, ni freno delantero.

Otra objeción que «á priori» parece más seria, es la consumación. Parece probado hoy, que la sobrealimentación no se traduce por un consumo más elevado de carburante. Es que la carga de gas fría, llegando a una presión bastante elevada en el cilindro desde que la válvula se abre caza; si la válvula de escape no se encuentra aun cerrada, los restos de los gases arden.

El resultado es que los gases fríos no son diluïdos por los gases de escape y arden más facilmente. Cuando hay gases quemados, se compensa su influencia refrenada por un exceso de esencia; con la sobrealimentación, esto no es necesario; si la válvula de escape se cierra bastante tarde para que el resto de los gases quemados puedan salir, cazados por los gases fríos, y bastante pronto para no permitir a los gases fríos de seguir a los gases quemados, se tendrá por tanto y en fin de cuenta una marcha económica.

No será tampoco imposible que la sobrealimentación, siguiendo el ejemplo de la distribución en cabeza de los cilindros o el de los frenos delanteros, sea empleada cada vez más sobre los coches de serie.

(De «Voitures légères»)

MARIN

Estudio fotográfico en planta baja

Reportaje de actualidad deportiva -:- Fotografías de los circuitos celebrados

Laboratorios y trabajos para los Sres. aficionados -:- Cinematógrafos Pathe-Baby y películas

Depósitos de KODAKS, NETTEL, GOERZ Y ERNEMAM

Garibay, n.º 24 - SAN SEBASTIAN - Teléfono 21-25

Gran Hotel de la Paz



Echaide, 6

Teléfono 7-41

Cueros para automóviles CUEROS ROLLEX

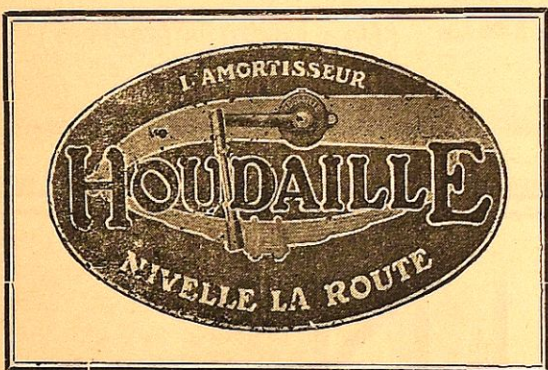
Preparados especialmente para el vestido de los asientos de automóviles :- Impermeables y lavables :- Su calidad es de flor de cueros de vaca, de una superficie de 4 a 6 metros cuadrados con un espesor de 1 1/2 milímetros

La Tenería Guipuzcoana (S. A.) **ANZUOLA**
(Guipúzcoa)

AMORTIGUADORES

HOUDAILLE

TODA CLASE DE MODELOS



Representante:

Jaime Martí Cabot

GERONA, 17



BARCELONA

GARAGE GROS

Luis Faugas

Especialidad en reparaciones del coche FORD

-:- Carburador ZENITHS especial FORD -:-

Piezas de recambio, aceite y grasa AIGLON



PRECIOS MUY ECONOMICOS

José M.^a Usandizaga, 11

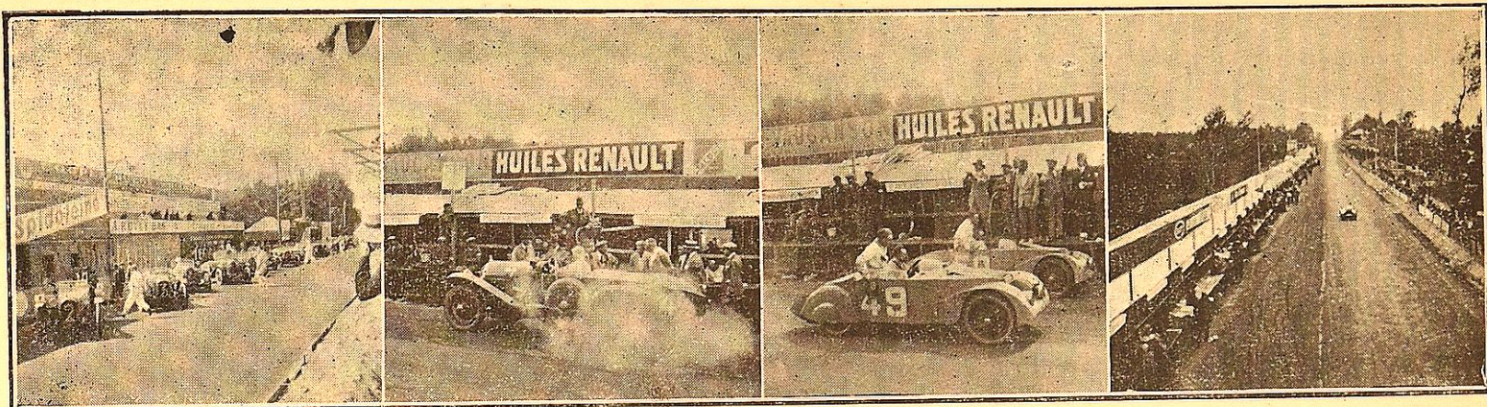


Teléfono 30-21

San Sebastián

UNA PRUEBA DE RESISTENCIA

EN EL CIRCUITO DE LE MANS



El grabado representa cuatro interesantes aspectos del Circuito de Le Mans: Momento de la salida, los conductores se disponen a levantar las capotas de sus coches; el «Lorraine Dietrich» cuyo conductor permaneció 17 horas seguidas en el volante; los «Chenard Walker», ganadores de las Copas Bienal y Trienal; un coche en una de las magníficas rectas del Circuito (Fotos Lizasoain)

Comisionado, juntamente con don Federico Zapino. Don Ladislao Echaide, don Pedro Ribera y don Luis Echeverría, por este Automóvil Club de Guipúzcoa, nos trasladamos después de un viaje felicísimo, a la histórica ciudad de Tours, donde nos aguardaba nuestro activo y querido amigo don Julio Segovia con su inseparable «Delage», en el que haciendo gala de sus entusiasmos por nuestro querido Club y sus dotes inigualables para todo cuanto a «reclame» pueda relacionarse (no es remitido) cubriendo cada rueda de repuesto a los lados del coche, lucía un visible anuncio de nuestro próximo Circuito, allí donde se había reunido lo más escogido de la verdadera afición amateur del coche de turismo.

Después del almuerzo y con bastante anticipación a la hora señalada para el comienzo de la carrera, nos trasladamos a las tribunas del circuito donde la plana mayor del automovilismo mundial, nos colmó con sus atenciones y cariñosos saludos. Bien puede decirse que en esta ocasión el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha sido acogido con todos los honores. Allí saludamos a M. Faroux, director de la prueba. Estrechamos manos de muy queridos amigos, M. Cottelain, ingeniero de la casa Sunbeam, en compañía de Lee Guinness ya completamente restablecido de su grave accidente en nuestro Circuito. Cap Duff, con su inseparable Bentley, nos enseñó su dentadura desquiciada en Bazcardo el año 23. Representantes y corredores de Lorraine, Sara, Chenard, Diatto, T. HP., etc., etc. A todos, naturalmente, hablamos de nuestras próximas pruebas y no puede decirse hubo a quien no le interesase el programa oficial que repartimos profusamente entre stands y constructores. La impresión que sacamos de estas entrevistas y cordial acogida, no puede ser más favorable con miras a inscripciones para nuestras pruebas. Los efectos empiezan a notarse pero no soy el indicado de darlos a conocer; a su tiempo se conocerán los frutos.

Minutos antes de las cuatro y a la voz de mando de M. Faroux, desalojóse como por encanto la carretera; los conductores con sus coches y en orden correlativo de menor a mayor, en numeración colocaron los mismos transversalmente en la carretera con las capotas bajadas. Reunidos todos los mecánicos en torno a M. Faroux, este en vibrantes palabras les dió a conocer las condiciones de la carrera y los consejos propios de todo buen conductor en prueba de tanta importancia. Colocados los conductores frente a sus coches a las cuatro en punto se dió la salida y ágiles y decididos, con sus blancos mandiles corrieron cada cual para colocar su capota y salir tan pronto terminada esta operación. El Cap. Duff fué el primero que finalizó este cometido

siendo acogido con una gran ovación siguiendo uno a uno y con gran orden los cincuenta y tres coches que tomaron la salida.

El comienzo de la carrera no pudo ser más interesante, ya que desde el primer momento se estableció el duelo Sunbeam - Bentley, duelo anunciado y del que había de sacar el mejor partido el primero representado por Segrave y Chassagne a pesar de que nuestro campeón del 24 hubo de retirarse a las 28 vueltas. En un circuito de 17 kilómetros, de los que 7 aproximadamente estaban en inmejorables condiciones de piso, anchura y fáciles, se comenzó la carrera con medias de más de 100 kms. por hora, que en coches de turismo y en prueba que había de tener 24 horas de duración, daban lugar a presagiar resultados muy halagüeños. Indudablemente de las pruebas automovilistas mundiales, es ésta la de resultados prácticos más positivos y la verdadera de resistencia del motor que durante las 24 horas, ha de dar necesariamente su máximo rendimiento. Quizás algo pesada para el público que ha de presenciarla, es el legítimo banco de pruebas para los aficionados que han de mirar en su resultado la orientación de su criterio para la adquisición de sus coches el día de mañana. La adopción por nuestro Real Automóvil Club de Guipúzcoa de esta prueba es indudablemente un acierto más que añadir a los muchos obtenidos en su corta vida, máxime teniendo en cuenta que los mismos resultados que en esta prueba de Le Mans, ha de obtenerlos con ventaja para el espectador del que solamente se solicitan 12 horas de atención en vez de las 24 que en Le Mans se exigen. Muchas fueron las víctimas de motores habidas en el circuito, pero hay que tener en cuenta que a ello estaban preparadas las casas desde el momento que fuera de Amilcar y Chrysler, los demás tuvieron su representación con dos, tres o cuatro coches. Los resultados, inmejorables; son de notar los ganadores de las copas Bienal y Trienal ambos motores Chenard - Walker de 1.100 cm. de cilindrada, que con asombrosa regularidad rodaron las 24 horas, pudiéndose asegurar que terminaron la dura prueba mucho mejor que cuando la comenzaron. Este acto de la casa Chenard que fué recibido por el público con verdadera complacencia como lo probó la calurosa ovación con que fueron acogidos a su llegada, lo debe en buena parte a la habilidad de dos de sus conductores, Senechal el antiguo y reputado constructor de coches, reconocido as del volante, y nuestro simpático compatriota Manso de Zúñiga que tan pronto cogía en sus manos el volante, hacía materialmente volar aquella máquina de maravillosa mecánica. A media noche cronometramos su velocidad en una vuelta: 103 kilómetros de media con un motor 1.100 cms. Me creo relevado de añadir ningún otro comentario para juzgarle.

Los indiscutibles....

Los dos litros

BALLOT

Agente General para España :

PEDRO N. de VIGUERA

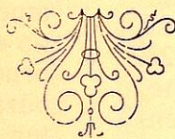
Estación, 5 * BILBAO

Teléfono 20-19

Gran Hotel y Restaurant

DE LA

Viuda de Olasagasti



Idiaquez, 11

Teléfono 10-50

GARAGE IRIARTE

TALLERES MECANICOS DE REPARACION DE AUTOMOVILES

→ Usandizaga, 6 - San Sebastián ←

Por su regularidad y verdadera presentación de coche turismo, Lorraine Dietrich merece lugar preferente. El coche de esta marca de Courcelles Rossignol, alcanzó en las veinticuatro horas, el record mundial de distancia recorrida con 2.232 kilómetros 982. El de Stalter cumplió con creces el recorrido impuesto, siendo ovacionadísimo este conductor a su llegada, pues realizó la proeza de resistir 17 horas seguidas en el volante, desde las once de la noche hasta las cuatro de la tarde final de la carrera. Los italianos hicieron magnífico papel con el «O. M.» y el «Diatto». Especialmente dos coches de la primera marca efectuaron una carrera brillantísima, yendo juntos durante las 24 horas, cubriendo exactamente igual número de vueltas y llegando unidos a la meta. También fué de notar la proeza del coche Chrysler llevado magistralmente por Sttofel; saliendo un solo coche, duró las 24 horas impuestas ganando la prima ofrecida para el coche más silencioso. (1) E. H. P., Rolland Pilain, Sara y Aries asimismo cumplieron como buenos. Como prueba del éxito de marcas, puedo decir que cubrieron las 24 horas, veinte coches de los cincuenta y tres que tomaron la salida. Hubo que lamentar un doloroso accidente. El Amilcar de Mestivier, a causa de un reventón de una de las ruedas traseras, perdió la dirección, volcando y cogiendo debajo a su conductor que quedó muerto en el acto.

Un coche de Lorraine Dietrich marcado con el número 6, sufrió asimismo un vuelco, siendo verdaderamente milagroso que su conductor no sufriera la misma suerte que Mestivier por la forma en que tuvo lugar el accidente. No obstante quedó herido de consideración.

La organización de la carrera excelente y la parte técnica de iluminación de tribunas y stands durante la noche, muy bien, entendida por los ingenieros Garcinski y Frafoir quienes amablemente nos invitaron a visitar las instalaciones eléctricas. No tengo porque añadir que la comisión tomó buena nota de



Los delegados del R. A. C. G. en el Circuito de Le Mans, señores Zappino, Rivera y Echaide, con don Julio Segovia, infatigable propagandista del Circuito donostiarra. En la rueda de repuesto de su «Delage» luce un visible anuncio de las Carreras de San Sebastián (Fot Lizasoain)

ello para relacionarlo con la organización de las 12 horas de Lasarte.

Un viaje encantador, verdadera amistad en los medios deportivos reunidos en Le Mans, excelentes impresiones para lo futuro y magníficas enseñanzas que no tardarán en reflejarse en nuestras próximas pruebas de Septiembre venidero.

JOTAJOTA

(1) Sunbeam colocó uno de sus dos coches con varias vueltas de plus sobre el recorrido impuesto

Garage Zabalza Hermanos

TALLERES MECANICOS Y
REPARACION DE AUTOMOVILES

Easo, letra P. - San Sebastián - Teléfono 22-64

REGINA HOTEL

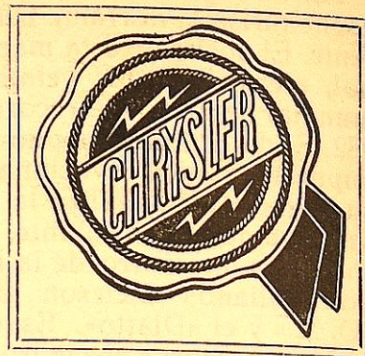
GERENTE: P. ESTRADA

COCINA RECOMENDADA --- CONFORT MODERNO

- ABIERTO TODO EL AÑO -

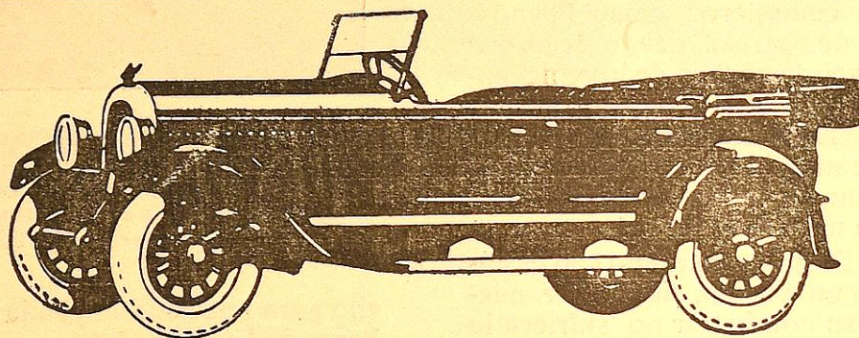
CAMINO, 3 --- SAN SEBASTIAN --- TELEFONO 3-33

The Chrysler Six



Si no quiere automóvil, no pruebe el «CHRYSLER» porque lo comprará
 ¡¡ La última maravilla de los seis cilindros !!

4 frenos hidráulicos



7 coginetes en el cigüeñal

PHAETON 5 ASIENTOS

Representación Exclusiva :
 Sdad. Española Importadora de Automóviles S. L.



Exposición y Venta

Calle Garibay núm. 22
 Pl. del Arenal núm. 1

Carrocerías Modernas

CONSTRUCCION Y REPARACION

DE TODA CLASE DE CARRUAJES

TALLERES: CALLE NUEVA, 3 (GROS) :: TELEFONO 23-68

SAN SEBASTIAN

HOTEL DEL PRINCIPE (Antiguo Bartolo)

Propietario: AGUSTIN GURUCETA

ESPACIOSAS HABITACIONES :: MOBILIARIO

ABSOLUTAMENTE NUEVO :: ASCENSOR

CALEFACCION :: BAÑOS

ES EL MAS MODERNO Y EL QUE TIENE

:: :: MEJORES VISTAS AL MAR :: ::

RESTAURANT DE PRIMER ORDEN

ALDAMAR, 7 Y 9 -- SAN SEBASTIAN -- TELEFONO 8-21

A pocos metros del Rompeolas y del Paseo del Principe de Asturias

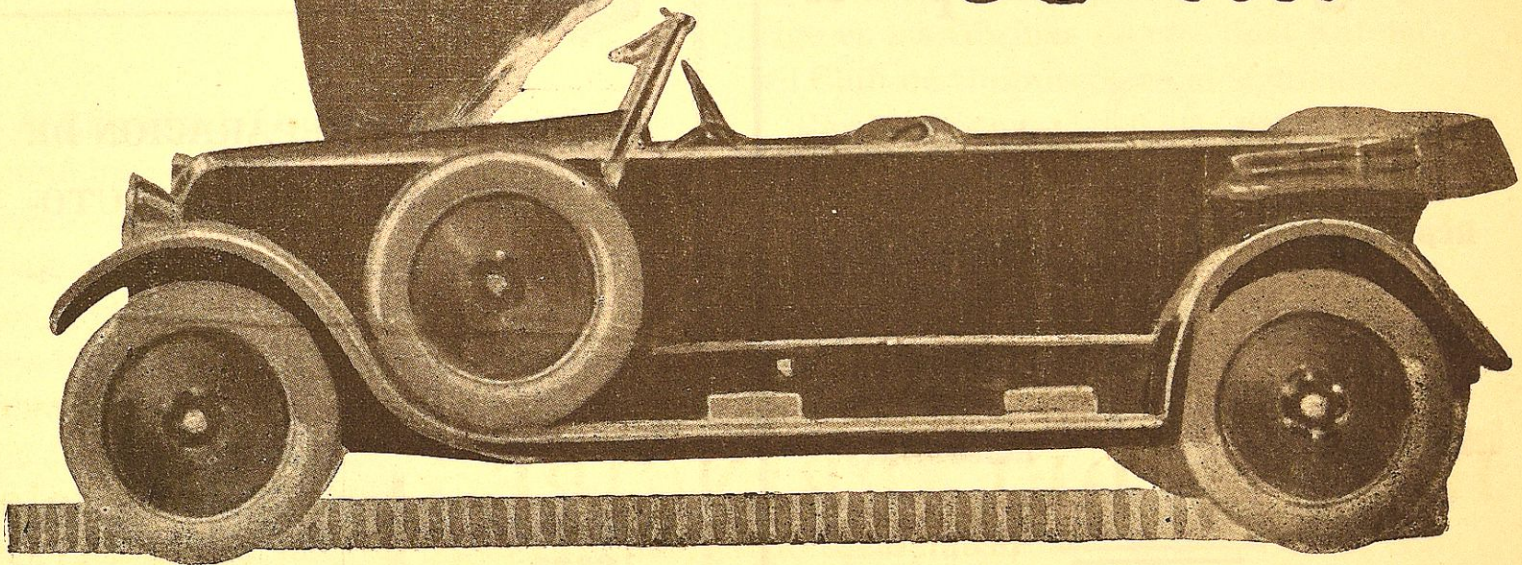
CRUZADO DE BRAZOS



tendrá V.

a su
mecánico

si el coche
que V. usa
es un



RENAULT

Representantes exclusivos para Guipúzcoa y Navarra: **OLASAGASTI Y PEÑA**

Garage y Exposición: Príncipe 51. - Teléfono 23-27

SAN SEBASTIAN

Gran Hotel Albeniz

CONFORT MODERNO -- AGUA CORRIENTE CALIENTE Y

.. .. FRIA EN TODAS LAS HABITACIONES

VICTOR ERRO San Sebastián

Carrocerías Corta y Comp.^a

San Francisco, 1 -- Teléfono 11-23

San Sebastián

Garage Franco-Español

TALLER MECANICO

Reparaciones
de
automóviles

Gasolina y aceites



Trabajos de mecánica

LUBRIFICANTES

Servicio
de
automóviles

Santiago L. Morales

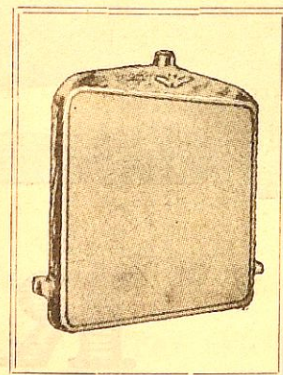
Escolta Real, 10 -- Teléfono 26-06

SAN SEBASTIAN (Antiguo)



JOSE M.^a VINTRO

FABRICA Y REPARACION DE
RADIADORES PARA AUTO-
-- MOVILES Y AVIACION --



Aribau, 220 - BARCELONA - Teléf. G. 1170

(Junto a la Gran Vía Diagonal)



Nuevos Socios.

- 360 José Candela Martín. - Biarritz.
- 361 Juan Herrera Dávila. - S. S.
- 362 José Manuel Brunet. - Oria.
- 363 Enrique Santoyo. - S. S.
- 364 Adolfo Sáenz Alonso. - S. S.
- 365 Javier del Valle. - S. S.
- 366 José Maria Mayor. - S. S.
- 367 Elorriaga y Compañía. - S. S.

* *

Reglamentos Oficiales.—Los mismos que se publicaron en el número extraordinario de este Boletín Oficial y por los que se han de regir las tres grandes pruebas de Septiembre próximo, han sido traducidos en francés y editados conjuntamente en ambos idiomas. Han sido enviados a todos las Clubes automovilistas, casas constructoras, conductores y Prensa.

* *

Al Circuito de Le Mans.—Nuestros distinguidos consocios, señores Zappino, Conde de Grá, Echaide, Rivera y Liza-soain, demostrando una vez más, sus grandes entusiasmos y cariños por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, realizaron un viaje rápido a Le Mans con el exclusivo fin de presenciar la Gran Prueba de Resistencia de las 24 horas, estudiando de su organización aquellos puntos que pudieran ser adaptables a nuestro Circuito.

Según el informe técnico de nuestros amigos, son muy escasas las enseñanzas adquiridas, lo que revela que nuestras organizaciones no dejan nada que desear.

Este viaje, ha servido no obstante para intensificar la propaganda en el extranjero de las próximas carreras, distribuyen-

do reglamentos, cambiando impresiones con las más prestigiosas «firmas» del automovilismo, anunciando públicamente las pruebas y premios del Circuito donostiarra y como grato colofón de la visita a Le Mans, recibiendo muestras de consideración y simpatía como representantes del Real Automóvil Club Guipúzcoa.

* *

La Comisión Deportiva.—Sobre esta Comisión pesan los trabajos de organización técnica del III Circuito, cuyos infinitos detalles va resolviendo en las reuniones que frecuentemente celebran sus miembros activos en el local social.

Las horas habituales de sus reuniones son de 6 a 8 de la tarde.

* *

Horas de despacho.—El horario que rige en las Oficinas de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa es el siguiente:

Por la mañana de 10 a 1; por la tarde de 3 y media a 8.

El teléfono del local instalado en la Plaza de Oquendo (bajos del Teatro Victoria Eugenia) es el número **15-29**.

* *

Se invita a colaborar.—A partir del presente número del Boletín Oficial, contamos con la muy estimada colaboración de nuestro distinguido consocio don Gabriel María de Laffite.

Invitamos a todos los socios a colaborar en estas páginas, exponiendo sus ideas, impresiones, denuncias, etc., para que de este modo abarque nuestra publicación sus fines más amplios.

Automóviles y Camiones

De Dion Bouton Modelos 1925

TURISMO.-10, 12 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con la válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas.

∴ ∴ ∴ ∴ Carrocerías de GRAN LUJO ∴ ∴ ∴ ∴

CAMIONETAS.-Ligeras 10 HP., 500 Kg. en varios modelos

CAMIONES.-De 2 y 4 toneladas, de los nuevos mode-

∴ ∴ ∴ ∴ los, con neumáticos ∴ ∴ ∴ ∴

∴ OMNIBUS.-De 25 y 50 HP. para 20 y 35 asientos ∴

Entregas inmediatas ∴ Precios de fábrica en francos y pesetas

Representante: E. ROMERO

Plaza de Bilbao, 1 y Gloria, 1 ∴ San Sebastián

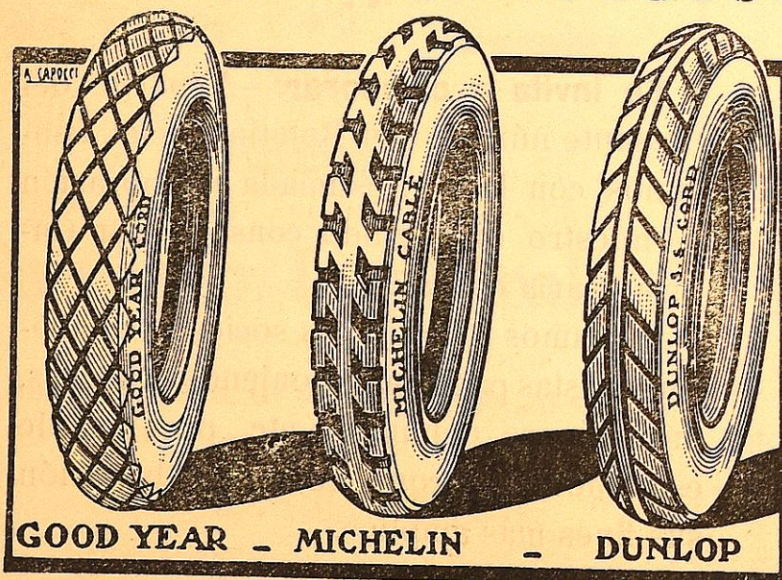
AUTO=ACCESORIOS

VILDOSOLA-ARBIDE ~ $\frac{ANDIA, 2}{\text{Tel.}^{\circ} 6-37}$

La casa más acreditada entre los automovilistas
por ser la que vende los accesorios más baratos

Representantes de los automóviles: CHENARD-WALCKER

Modelos 8-11-15 C.V. ∴ 2-3 y 4 litros SPORT



Grandes existencias de neumáticos,
bandajes y accesorios

Izaguirre H.^{nos}

Miracruz, 22 ~ Teléfono 9-51

SAN SEBASTIAN

La Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos

La A. I. A. C. R. celebró su asamblea general extraordinaria en París, precedida de una reunión de la Comisión deportiva y de la Comisión especial de aduanas.

Estuvieron representados los Automóviles-Clubs de Austria, Bélgica, Cuba, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Italia, Noruega, Países Bajos, Servia, Suecia, Suiza y Checoslovaquia,

La comisión deportiva internacional presidida por M. R. de Knyff, anuló la descalificación que había sido pronunciada por el Real Automóvil Club de España contra la marca «Diatto».

Acordó definitivamente al Automóvil Club de Italia la organización del Gran Premio de Europa en 1927.

Después de proceder a la homologación de los records del mundo y los records internacionales, se discutió el reglamento deportivo internacional, conviniendo el texto de un reglamento provisional que regirá a partir del 1 de Junio 1925 y que será objeto de una revisión en la próxima asamblea general prevista para el mes de Octubre 1925.

La idea que ha prevalecido en la redacción de este reglamento, ha sido la de dividir en dos partes:

1.^a Agrupar en un texto los principios muy generales que rigen el sport automovilista. Este texto es el que se pone provisionalmente en aplicación.

2.^a Establecer un modelo-tipo de reglamento sportivo nacional, que deberá ser adoptado en sus principales disposiciones por los Automóviles-Clubs representando el poder sportivo en los diferentes países,

Este segundo texto será objeto de las deliberaciones de la Comisión sportiva, en su reunión de Octubre próximo.

Algunas disposiciones de este regla-

mento sportivo provisional han sido adoptadas definitivamente. Estas son :

1.^a Un modelo internacional para la licencia para pista.

2.^a Un modelo internacional para la licencia de concurrente y un modelo internacional para la licencia de conductor.

3.^a El establecimiento de certificados de records, que la A. I. A. C. R. librará a las personas que lo soliciten y que darán lugar al cobro de derechos, 25 francos oro.

4.^a La adopción del aparato de cronometraje automático fabricado por las casas Leroy y Brillie. Los cronometrages hechos con este aparato serán reconocidos por la A. I. A. C. R. para las pruebas o records obtenidos bajo estos reglamentos.

La Comisión especial de aduanas presidida por M. Ed. Chaix, celebró una reunión fructuosa, en el curso de la cual, estudió diversas cuestiones relativas al funcionamiento de los trípticos y las proposiciones a someter a la próxima conferencia diplomática que estará encargada de revisar el Convenio Internacional de 11 Octubre.

La Asamblea general presidida por el Barón de Zuylen, aprobó los informes presentados sobre los trabajos de las dos importantes comisiones y adoptó todas las decisiones tomadas por la comisión sportiva.

La Asamblea pronunció seguidamente la admisión en la A. I. A. C. R. del Automóvil Club de Alemania con la que habían sido suspendidas las relaciones desde 1914.

El Automóvil Club de Francia que preside el Conde de Vogué, ofreció un banquete a los 50 delegados extranjeros que representaban los Automóviles-Clubs de 18 países diferentes.

MUELLES

para toda clase de



Automóviles ferrocarriles y carruajes

S. A. Muelles y Aceros "Eguzkia"

DEPOSITOS en:

SAN SEBASTIAN .	Urdaneta, 3.	Teléfono 21-82
BILBAO	Espartero, 12-2.º	„ 28-52
BARCELONA . . .	Aragón, 371.	„ 16-77 G.
MADRID	Sta. Engracia, 49.	„ 13-01 J.
VILLAREAL - ZUMARRAGA.	—Fábrica	„ 14-90

Garage Bengoechea

Primera Casa en Automóviles de Alquiler

Abonos mensuales, trimestrales y anuales
Compra y venta de toda clase de Automóviles

Enrique Bengoechea

TALLER MECANICO

para repaciones y transformaciones de
automóviles y motores

STOCK MICHELIN

VULCANIZACION DE CAMARAS Y CUBIERTAS
GASOLINAS, ACEITES Y ACESORIOS

TALLERES: Calle de Peña y Goñi

OFICINAS: Arcos Pl. de la Alameda, 4

TELEFONOS 3-91 Y 1-05

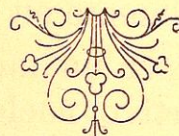
San Sebastián

TALLER MECANICO

— DE —

Agustín Arruabarrena

REPARACION DE AUTOMOVILES
Y MAQUINARIA



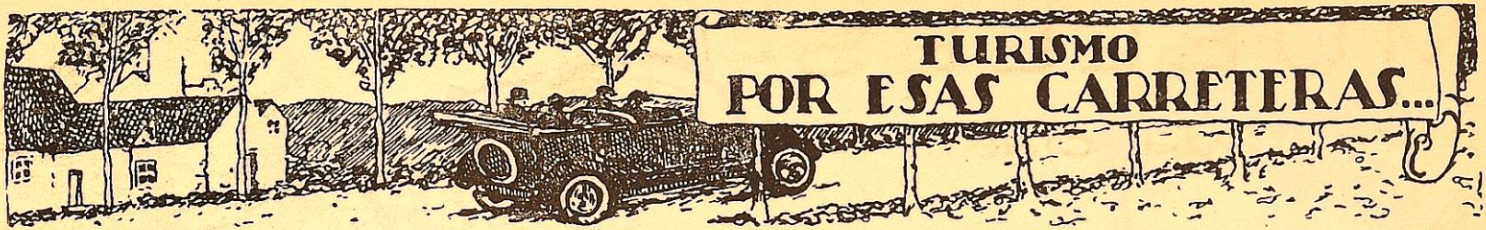
Calle Particular de Carquizano

(FRENTE A LA TINTORERIA DE PARIS)

Barrio de Gros

TELEFONO 14-29

SAN SEBASTIAN



San Sebastián ~ Bilbao por la Costa

Distancia: 179 kilómetros

San Sebastián	0	0	Ibarranguelua	8	90,5
<i>Después del km. 7 crucero. Tomar a la derecha.</i>			<i>Tomar a la izquierda dejando a la derecha la carretera de Elanchove. Recorrido muy pintoresco bordeando la ría de Guernica. Se pasa delante de la Isla de Chacharramendi.</i>		
Usúrbil	10	10	Arteaga	13	103,5
Orio	10	20	<i>Dejar a la derecha carretera a Lequeitio.</i>		
<i>Fuerte subida con curva peligrosa.</i>			Guernica	6	109,5
Zarauz	6	26	<i>Visítese el Museo, Arbol de Guernica, etc.</i>		
<i>A la salida del pueblo tomar a la derecha frente a la Iglesia. Todo el camino hasta Zumaya bordeando el mar. Muy pintoresco. Mucha precaución. Numerosas curvas.</i>			Pedernales	9	118,5
Guetaria	4	30	<i>Isla de Chacharramendi. Muy pintoresco. Atravesando Mundaca se llega a</i>		
Zumaya	6	36	Bermeo	5	123,5
<i>Se deja el pueblo a la derecha. A los 2 kms. crucero, tomar a la derecha. Al otro kilómetro tomar también a la derecha. Empieza la cuesta de Iciar. Unos 7,5 kms. de subida. Precaución en la bajada sobre</i>			<i>A la salida la cuesta de Solluve. Muy fuerte. Hermosos puntos de vista. Dejar a la derecha carretera de Baquio. En el siguiente crucero tomar a la derecha. Cuidado en la bajada a</i>		
Deva	17	53	Munguía	18	141,5
<i>A la salida del pueblo poco después de la Estación tomar a la derecha. P. N. y puente La carretera bordea el mar. Precaución.</i>			<i>A la salida dejar a la derecha la carretera a Plencia y en el siguiente cruce-ro (facil equivocarse por falta de indicación clara, preguntar carretera a Gatica) tomar a la derecha</i>		
Motrico	4	57	Gatica	2,5	143
<i>A los 3 kms se deja la Provincia de Guipúzcoa. Puesto de Miqueletes que exige documentación.</i>			<i>Dejar a la izquierda carretera a Lauquiniz. En el siguiente crucero dejar a la derecha carretera a Surbina. Castillo de Butron. Paisaje soberbio. Tomar a la derecha en el crucero próximo. Tomar a la izquierda un poco antes de</i>		
Ondárroa	4	61	Urduliz	9	152
<i>Después de pasado el puente tomar a la derecha. Travesía del pueblo difícil. Muy despacio. Muy pintoresco.</i>			<i>La carretera sigue de cerca el tren de Bilbao y pasando por Sopelana a</i>		
Lequeitio	12	73	Algorta	10	162
<i>Recorrido en extremo pintoresco. Camino difícil. A la salida del pueblo fuerte subida. A los tres kilómetros con 5 crucero, tomar a la derecha. Después de pasar Isparter.</i>			Las Arenas	3	165
Ea	9,5	82,5	<i>Se sigue el curso de la ría. Muy interesante hasta</i>		
<i>En el primer crucero tomar a la derecha.</i>			BILBAO	14	179



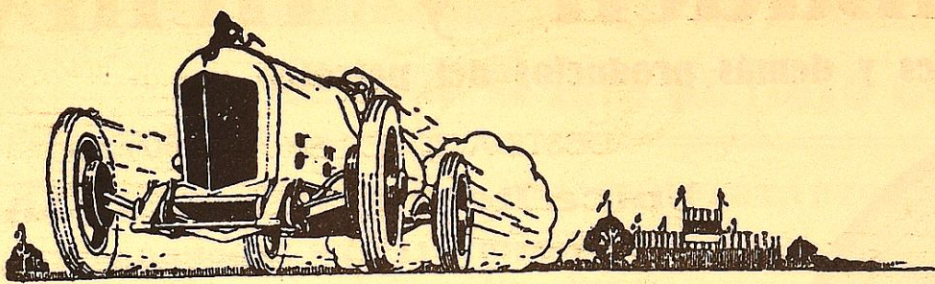
LA
CREMA CUTANEA
GURYS

preparada a base de substancias vegetales, dá a la piél, frescura, delicadeza y perfume exquisito, preservándola del aire y del sol.

TUBO GRANDE 2,25

TUBO PEQUEÑO 1,25

Perfumería
"GURYS"
San Sebastián



III Circuito de San Sebastián

17, 19 y 20 Septiembre 1925



BOILLOT

PROGRAMA OFICIAL

DIA 17 DE SEPTIEMBRE

II GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS

Distancia: 30 vueltas o sean 531 kms.

Categoría A.—Hasta 750 cm.³ de cubicación cilindrada total.

Categoría B.—Hasta 1.100 cm.³ de cubicación cilindrada total.

Peso mínimo en vacío: 250 kgs.

PREMIOS

Categoría A.—Al primero.....	5.000 pts.
» Al segundo.....	1.500 »
» Al tercero.....	750 »
Al corredor que dé la vuelta más rápida	250 »
Categoría B.—Al primero.....	5.000 »
» Al segundo.....	1.500 »
» Al tercero.....	750 »
Al corredor que dé la vuelta más rápida	250 »

Derechos de inscripción para cada coche para esta carrera 300 pts.

DIA 19 DE SEPTIEMBRE

III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Distancia: 40 vueltas o sean 708 kms.

Cilindrada superior a 1.400 cm.³—Peso mínimo en vacío 600 kgs.

PREMIOS

Al primero.. 50.000 pts. y la Copa de S. M. el Rey.

Al segundo.. 15.000 pts.

Al tercero... 8.000 »

Al cuarto.... 5.000 »

Al corredor que dé la vuelta más rápida 1.000 pts.

A cada conductor que tome la salida 500 pts. y las Copas y Medallas que se anunciarán oportunamente.

Derechos de inscripción: 1.000 pts. por un coche; 1.600 pts. por dos coches y 1.800 pts. por tres coches.

DIA 20 DE SEPTIEMBRE

III GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPUZCOA (doce horas)

Categorías:

1.500 cm.³, 2.000 cm.³, 3.000 cm.³, más de 3.000 cm.³

Pasajeros en lastre: 1, 2, 4 y 6 respectivamente.

Carrocerías de Turismo con estribos, aletas, para brisas, capota, faros, silencioso, klaxon, neumáticos de repuesto, etc.

La salida se dará a las diez de la mañana y la llegada tendrá lugar a las 10 de la noche, debiendo correr los coches desde la hora que indique el Jurado (anochece) hasta su terminación con los faros encendidos.

Distancias mínimas impuestas: 960 kilómetros, 1020 kilómetros, 1056 kilómetros y 1080 kilómetros respectivamente por categoría.

PREMIOS EN CADA CATEGORIA

Al primero..... Una copa y 5.000 pts.

Al segundo..... 2.000 pts.

TOTAL: 130.000 pesetas en Premios.

S. A. Sabadell y Henry

Lubrificantes y demás productos del petróleo



DESTILACIONES EN ALTO VACIO

Unica Refinería en España

HOSPITALET DE LLOBREGAT

Casa central: BARCELONA

Paseo de Gracia, 32, entl.º

Ventas al detall: PASEO de GRACIA, 32 bajo

MADRID (Machineiza Sdad. concesionaria)

Puerta del Sol, 13

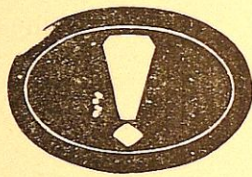
Aceites especiales para automóviles

Dirigirse: REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

MACHINEIZA S. L.

Hernani, 7 :- SAN SEBASTIAN :- Teléfono 17-63

* Atención *



Automovilistas

Lo más sencillo y práctico en cuestión de salvabarros, son los
:- Salvabarros Sanromá. Aprobado por el R. A. C. G. :-
Carrocerías a todo lujo :- Trabajo perfecto y acabado :- Pedid presu-
puestos :- Iréis cómodamente en vuestros coches, sin temor a los
baches, mal estado de las carreteras, etc. usando los Almohadones
:- :- :- :- patentados de esta casa :- :- :- :-

IMAZ Y SANROMA

ZABALETA B. - TELÉF. 18-78
SAN SEBASTIAN

AGENCIA CARRERA

Villas y pisos amueblados .: Venta
de casas, villas, pisos y terrenos con
facilidades de pago .: Hipotecas,
traspasos .: Grandes ocasiones

Bengoechea, 6 (Peluquería) ~ SAN SEBASTIAN

Vehículos matriculados en la Provincia de Guipúzcoa durante el mes de Mayo de 1925

Núm de orden	MARCA	H. P.	PROPIETARIO	DOMICILIO
3.712	Citroen.....	10	D. Eusebio Arana.....	San Sebastián.
3.713	Berliet.....	15	» Eusebio Azurmendi.....	Id.
3.714	Alcyon.....	2	» Nicolás Sola.....	Beasain.
3.715	Renault.....	6	Sres. Olasagasti y Peña.....	San Sebastián.
3.716	Peugeot.....	5	D. Casimiro Orbea.....	Id.
3.717	Indian.....	5	» Juan Irazusta.....	Alegría.
3.718	Overland.....	18	Sres. Ximenez Gracia y Compañía...	San Sebastián.
3.719	Alcyon.....	3	D. Olegario Arbide.....	Id.
8.720	Buick.....	12-15	» Lorenzo Roca.....	Id.
3.721	Renault.....	6	» Francisco Sagarzazu.....	Fuenterrabía.
3.722	Essex.....	16	» Manuel Fernández.....	San Sebastián.
3.723	Bignan.....	17	» Eugenio del Río.....	Id.
3.724	Peugeot.....	5	Sres. Machineiza y Compañía.....	Id.
3.725	Id.....	10	D. Nicasio Jaca.....	Id.
3.726	Cadillac.....	35	» Antonio Juantegui.....	Id.
3.727	Studebaker.....	12	Sres. Mendía y Múrua.....	Id.
3.728	Alcyon.....	3	D. P. Marino Bidaguren.....	Id.
3.729	Chevrolet.....	10	» Emiliano Baraibar.....	Irún.
3.730	Renault.....	10	» Jacinto Urteaga.....	Beasain.
3.731	Ford.....	12-20	» Juan y Teodoro Kutz.....	San Sebastián.
3.732	Pakard.....	35	» Francisco Arocena.....	Id.
3.733	Citroen.....	5	» Santiago Fernández.....	Irún.
3.734	U. S. A.....	30	Sres. Iruretagoyena y Compañía.....	San Sebastián.
3.735	Citroen.....	10	D. Manuel Garmendia.....	Irún.
3.736	B. S. A.....	2 1/4	» Enrique Lavayen.....	Tolosa.
3.737	De Dion Boutón...	10	Jr. Marqués K.do de Berna.....	Madrid.
3.738	Citroen.....	10	Sdad. E. de Automóviles Citroen.....	Id.
3.739	Id.....	5	D. Pedro Irazusta.....	Tolosa.
3.740	Berliet.....	7	» José Ormaechea.....	Eibar.
3.741	Alcyon.....	1	» Segundo Dudé.....	Hernani.
3.742	Chevrolet.....	10	» Manuel A. Casaus y Luis Mas...	San Sebastián.
3.743	Fiat.....	10	» Antonio Garmendia.....	Tolosa.
3.744	Morris.....	9	» Pedro J. Allué.....	Corella (Navarra).
3.745	Talbot.....	10	» Antonio Urrutia.....	San Sebastián.
3.746	Citroen.....	10	» Cosme Iraundegui.....	Zumaya.
3.747	Fiat... ..	10	» Juan A. Irazusta.....	Tolosa.
3.748	Id.....	10	» Augusto Moya.....	San Sebastián.
3.049	Buick.....	15-20	Sr. Conde de la Casa Miranda.....	Id.
3.750	Ford.....	12-20	D. Felipe Elgarresta.....	Id.
3.751	Fiat.....	25	» Juan Gros.....	Id.
3.752	Ford.....	12-20	» Antonio de Orueta.....	Id.
3.753	Citroen.....	5	» Marino Valentín.....	Id.
3.754	Id.....	5	» Cándido Arocena.....	Zarauz.
3.755	Renault.....	6	» Vicente Merino.....	San Sebastián.
3.756	Chenard Walcker.	11	» Valentín Suarez.....	Alza.
3.757	Fiat.....	10	» Antonio Oyarzabal.....	Tolosa.
3.758	Rollain Pilain.....	18	» Angel Arizmendi.....	San Sebastián.
3.759	Renault.....	6	» Antonio Galarza.....	Anzuola.
3.760	Citroen.....	5	» José María Tuerón.....	San Sebastián.
3.761	Renault.....	20	Sres. Olasagasti y Peña.....	Id.
3.762	Id.....	6	» José Menau.....	Corella.
3.763	Automoto.....	1	» Valentín Aguirrezabala.....	Legazpia.
3.764	Peugeot.....	10	» Lorenzo Oliván.....	Jaca.
3.765	Fiat.....	20	» Mauricio Damborenea.....	San Sebastián.
3.766	Id.....	20	Sociedad Autobuses de San Sebastián	Id.
3.767	Citroen.....	10	D. Francisco Ubillos.....	Vergara.
3.768	Bignan.....	12	Sres. Hijos de Larrañaga.....	Irún.

REFINERIA DE PETROLEO

DE LOS SEÑORES

Viuda de Londáiz

Y

Sobrinos de L. Mercader

San Sebastián - Madrid - Pasajes

Petróleos refinados, corrientes y especiales

GASOLINAS: { Marca "Autorina" para automóviles
 { Marca "Aviorina" para aviones

Bencinas :- Eteres :- Petróleos "Dieselinos" para motores

Servicios a domicilio en envases de todas clases

Instalación de aparatos distribuidores de "Autorina"

Suministros al por mayor en vagones - cisternas

OFICINAS: Plaza de Lasala, 3-1.º :- SAN SEBASTIAN

TELEFONO NUM. 7

FABRICA: Pasajes - Ancho - Molinao

TELEFONO NUM. 11-116

DEPOSITO EN MADRID: Meléndez Valdés, 34

TELEFONO NUM. 8-94 J.

TELEGRAMAS
ELEFONEMAS **Mercadáiz**

DE TODO UN POCO DE ECOS Y RESULTADOS

Madrid-San Sebastián.—La naciente Piña Motorista madrileña, se propone organizar una caravana para realizar la excursión Madrid-San Sebastián coincidiendo con las fechas de nuestras carreras automovilistas de Septiembre.

*
**

El pequeño Fiat.—El pequeño coche Fiat 8 C. V. obtiene en Italia un gran éxito. Desde que fué lanzado este modelo, las acciones Fiat han subido cerca de 98 liras. Y a pesar de los potentes medios de producción de la Fiat, se ve imposibilitado de aceptar pedidos si no es mediante largos plazos de entrega.

La Fiat tiene el proyecto de construir en los cuatro extremos de Milán y de Torino, inmensos garages de ocho pisos, de éstos dos en el subsuelo.

*
**

La Pista-Routier de Monthlery.—En las obras de construcción se han empleado 2.500 obreros para el circuito routier y 700 para las carreteras de acceso. Las carreteras de este circuito tienen de 45 a 60 centímetros de espesor.

Los materiales han sido llevados por 45 camiones de 3 a 5 toneladas. Sobre 30 kms. de vías férreas, circularon 12 locomotoras.

El teléfono ha costado 240.000 francos; el «haute-parleur» de la pista de velocidad, 120.000 francos, a pesar de una importante reducción consentida de la casa Gaumont a título de publicidad.

El agua 300.000 francos. En total, se han gastado en la pista-routier de Linas-Monthery: 36 millones de francos.

*
**

Nuestro Circuito.—En la importante revista francesa «Voitures légères», se ocupan del Circuito de San Sebastián, para recordar que el Gran Premio de Europa de 1926 se celebrará en nuestra ciudad y que la municipalidad donostiarra ha votado una suma de 200.000 pesetas para cubrir los gastos de organización de las próximas carreras.

Esto quiere decir que los ecos del Circuito de San Sebastián llegan a todas partes..

*
**

Corredor y jockey.—El inglés Duller es un jockey de obstáculos renombrado. Cuando corrió sobre el autódromo de Miramas, debía montar el mismo día en Empson. Pero el automóvil no impone las mismas condiciones que el caballo, pues en Miramas, Duller pesaba dos kilos más que los que necesitaba en Empson.

Su mujer es igualmente una conductora meritoria; posee algunos records de Brooklands que logró batir sobre un Leylad.

*
**

Circulación mundial.—En 31 de Diciembre último, el número total de automóviles circulando en el mundo entero, era de 21.360,779, de los cuales más de 5/6 en América (cerca de 18 millones) lo que supone en el otro Atlántico, una media de un coche por cada siete personas. En el Estado de California se calcula un coche por tres habitantes. Hay que decir, que estos datos están calcados de una estadística americana.

Un record de Bugatti.—En la IV carrera de la Rabassada, organizada por Peña Rhin, Fernando de Vizcaya sobre un «Bugatti» categoría 2000 c.c.) hizo el mejor tiempo del día a 68,441 kms hora, batiendo el record absoluto de (65,894 kms.hora).

*
**

Un éxito del Club Deportivo.—Esta prestigiosa entidad deportiva de Bilbao obtuvo un completo éxito con la carrera en cuesta de Urquiola, alcanzándose promedios notables y obteniendo el record de la prueba el aficionado Inchaurreaga sobre «Bugatti» que ganó la Copa de la Excm. Diputación de Vizcaya.

*
**

Wagner con Delage.—Luis Wagner, el único corredor del mundo que ha realizado el magnífico «exploit» de figurar en los primeros puestos de la mayoría de las grandes carreras desde hace veinte años, tendrá este año nueva ocasión de afirmar su gran clase, formando parte del equipo Delage. Divo, Benoist y Wagner, forman un trío digno de la gran firma francesa.

*
**

El Buick 1925.—Chasis perfecto, motor excelente, conjunto soberbio, son las características de esta marca.

Es innegable que las bases sobre que tiene que descansar el prestigio de un chasis, son las enumeradas anteriormente, pues con ellas se tiene la seguridad completa de funcionamiento, solidez y comodidad. Esto es el Buick, un coche en toda la amplitud que a esta palabra quiera darse.

La duración, tenacidad y rigidez de todos sus órganos, así como la excelente calidad de los materiales empleados, hacen del Buick un coche ideal, que da satisfacción completa a cuantos lo poseen.

*
**

La conducción de automóviles.—El Real Consejo ha aprobado una ponencia encaminada a evitar la repetición de recientes casos de locura registrados en conductores de automóviles.

Se propone que no puedan ser conductores menores de 18 años y mayores de 67; que su peso máximo sea el 60 por 100 de la cifra respectiva de la talla.

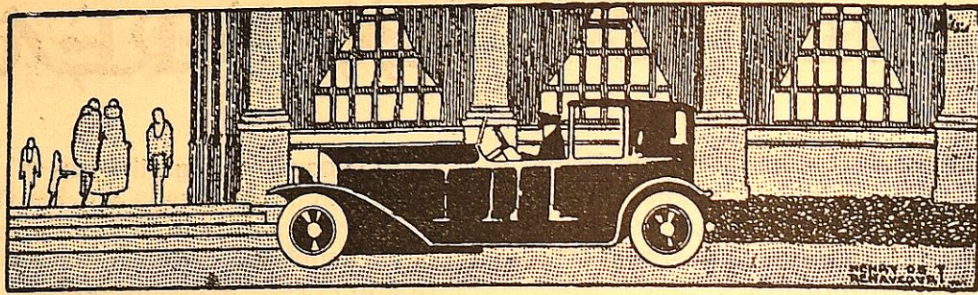
Para poder conducir coches, se tendrá que acreditar no tener ninguna enfermedad en el corazón ni en los vasos; nada de alcoholismo; normalidad absoluta en el campo visual y agudeza en los dos oídos.

A los conductores se les someterá a revisión cada diez años, a los que tengan menos de 40, y cada cinco, pasada esta edad.

Cuando sea sorprendido un conductor en estado de embriaguez, se le retirará el carnet por un mes, si reincide por tres meses, y si incurre en doble reincidencia, definitivamente.

*
**

El Gran Premio de Indianápolis.—Se ha corrido esta prueba automovilista, que es la más importante de los Estados Unidos y una de las más importantes del mundo.



Hoteles y Restaurants recomendados



**GRAN
HOTEL DE PARIS**

Fuenterrabia, 11

◆
PROPIETARIO:

Don ISIDORO SESMA

Gran Hotel Ezcurra



Santa Catalina, 1 ◆ Teléfono 1-44

Gran Hotel Central

Antiguo Parador Real

Calle Mayor, 5 ◆ Teléfono 14-43

Gran Hotel Albeniz

VICTOR ERRO

Vergara, 16

Teléfono 69

Hotel del Príncipe

(Antiguo Bartolo)

Aldamar, 7 y 9 ◆ Teléfono 8-21

Gran Hotel Biarritz



Plaza del Arenal

Frente a la Bahía de la Concha

Echaide, 6

Regina Hotel

GERENTE: P. ESTRADA

CAMINO, 3



TELEFONO 3-33

Gran Hotel de la Paz



GRAN HOTEL Y RESTAURANT

DE LA

VDA. DE OLASAGASTI

IDIAQUEZ, 11

A pesar de tener carácter internacional, esta carrera de 500 millas (804 kilómetros), fué disputada este año por corredores americanos, tan solo figurando en ella como única representación de Europa la marca Fiat con el corredor Bordino.

Dos corredores de importancia se presentaron en Indianópolis: Duesenberg, ganador del año pasado, batiendo todos los records de la carrera, y su eterno rival Miller, que este año presentó 14 coches, nada menos.

Despertaba gran curiosidad, en esta carrera, una innovación técnica, en la que Miller confiaba mucho, y que no ha respondido a las esperanzas puestas en ella: se trataba de coches con ruedas delanteras motrices también. Miller había conseguido, con sus dos máquinas de ese tipo, velocidades de 225 kilómetros por hora. Ambos coches corrieron en Indianópolis, llevando al volante a Tom Milton y a Harry Hartz, respectivamente; pero solo consiguieron clasificarse en tercero y cuarto lugares.

La carrera fué ganada por Poder de Paolo, sobre coche Duesenberg, en 4 horas, 46 minutos y 39 segundos, a una media de 162 kilómetros 700 por hora, estableciendo así el nuevo record y batiendo el precedente establecido por Joe Boyer en 1924. con una media de 158 kilómetros 094.

Después de Paolo se clasificaron: Shafer (Duesenberg), 2.º; Hartz (Miller), 3.º; Milton (Miller), 4.º; Duray (Miller), 5.º; de Palma (Miller), 6.º.

* *

Pierre de Paolo.—El vencedor del Gran Premio de Indianópolis, participó en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, celebrado en el circuito de Le Mans en 1921. Pero no como virtuoso del volante, sino de mecánico de su primo Ralph de Palma, clasificándose el segundo, detrás de Jim Murphy.

Como nota curiosa de aquella carrera, se recuerda que Paolo, valiéndose de una gimnástica extraordinaria, consiguió en plena marcha apagar el fuego que había prendido el coche por debajo del «capot».

* *

Los Talbot en Monthléry.—El hecho sensacional de la reunión de apertura del autódromo de Linas Monthléry fué ciertamente, la dramática llegada de la prueba principal. Conelli, que estaba en segunda posición atacó a Duller en la línea de llegada, derrapando, giró sobre sí mismo y su coche pasó la línea con las ruedas en el aire.

¿Cómo se produjo este accidente? En el equipo «Talbot» el orden de llegada había sido previamente fijado: 1.º Duller; 2.º Conelli; 3.º Segrave. Esto para hacer ganar a los pilotos alternativamente y evitar una lucha entre camaradas de equipo, lucha que podía originar perjuicios para los coches.

Durante la carrera y sobre todo en la última vuelta, parecía que Conelli no quería conformarse con lo convenido y trataba de pasar a Duller. Se hablaba de una apuesta importante hecha por Conelli a favor de su coche.

Duller, acaso un poco nervioso, tomó el último virage al ancho. La pista estaba mojada y se abrió a la salida (es el punto más delicado de la pista) de tal suerte, que se fué hasta la pista «routière» que se une con el autódromo.

Conelli que se disponía a atacar a su camarada vió entónces la imposibilidad de pasar entre él y el muro de protección del público. Frenó, quedó atravesado, rozando el muro por tres veces, se gando al guardián de la pista, que se encontraba en el portalón que da acceso a ésta. Además, el coche dió la vuelta completamente, llevando consigo al conductor en unos 50 metros. Cayó luego sobre sus ruedas. Conelli quedó tendido sobre la pista. Por milagro se libró con algunas heridas superficiales. Con un gran ánimo se negó a que le condujeran, yendo por su propio pié a la ambulancia.

Mientras el público silbaba a Duller llamándole «asesino», Conelli repetía: «Es mi falta, absolutamente mi falta...»

En Indianópolis.—Una de las particularidades del Gran Premio de Indianópolis de este año, que demuestra el valor de las máquinas y pilotos inscritos y que pone en evidencia el emocionante interés que dicha carrera debe despertar entre los espectadores, es la poca diferencia de promedio entre los diferentes clasificados.

Entre el primero y el segundo solo existe la diferencia de un minuto; entre el segundo y el tercero dos minutos escasos; entre el tercero y el cuarto no alcanza dicha diferencia a cuatro minutos, y así entre los demás clasificados hasta la décima posición.

Basta recordar que Bordino, clasificado décimo y algo retrasado, hizo un promedio de ciento cincuenta y nueve kilómetros por hora o sea tan solo inferior en unos tres kilómetros al del vencedor absoluto de la carrera.

* *

Ultimas novedades.—Las ruedas delanteras motrices ha sido la última novedad aparecida en los coches de carreras. Los debuts de la nueva solución se esperaban con interés en el Gran Premio de Indianópolis y en realidad no fueron desanimadores: Bonnet Hill se clasificó segundo a menos de un minuto de ventaja del primer clasificado, piloteando un «Junior Eight» con las ruedas delanteras motrices y el mismo coche llevó la cabeza de la carrera durante bastante tiempo.

Los éxitos de los coches con las ruedas delanteras motrices no se han registrado tan solo en los E. U., ya que el «Alvis» de aquel tipo, ha alcanzado recientemente el primer puesto en una importante carrera en cuesta.

Estos éxitos parecen indicar que en los Grandes Premios 1926 corridos con coches de 1.500 cc. participarán bastantes coches con las ruedas delanteras motrices y quizás algunos con las cuatro ruedas.

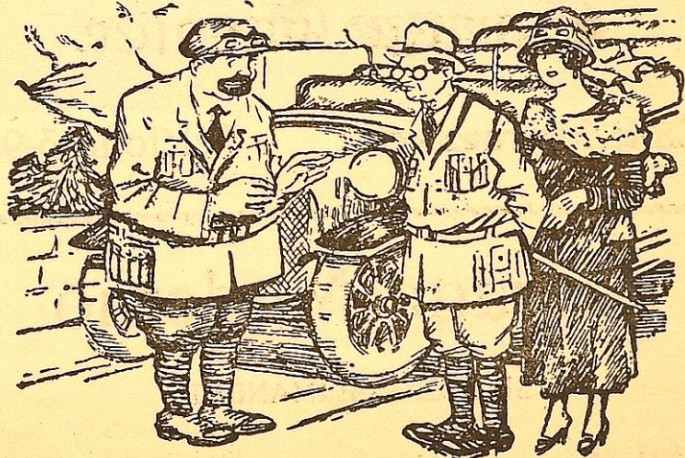
* *

Las 200 millas de Altona.—Las 250 millas del autódromo de Altona, han sido ganadas por el viejo corredor Tom Milton, que ha batido en dicha prueba a de Paolo, vencedor del Gran Premio de Indianópolis.

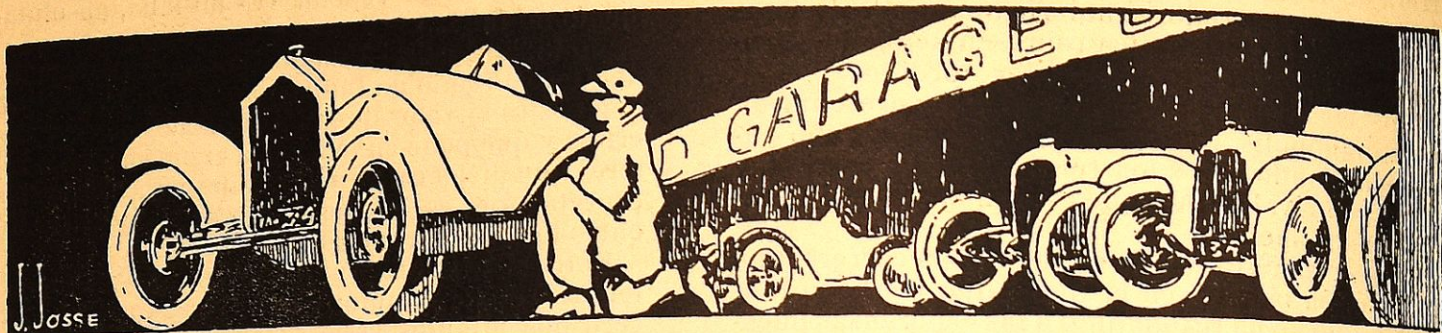
En la carrera menudearon los incidentes; Wade Morton chocó contra la balastrada y fué lanzado violentamente fuera de su coche; Ralph Hepburn volcó a consecuencia de un reventón de neumático; a Leon Deray se le rompió el puente posterior de su coche y Earl Cooper y Benett Hill se vieron obligados a abandonar por dificultades con sus gomas.

La clasificación de la carrera fué la siguiente:

- 1.º Tom Milton, en 2 h. 10 m. 21 s. a 185 kilómetros por hora.
- 2.º De Paolo.
- 3.º Harry Hartz.
- 4.º Frank Elliot.



No tienen Vdes. nada que temer...Desde el último accidente proveo a cada turista de un paracaídas...y de una boya de salvamento.



Garages recomendados

Garage Internacional

Paseo Rtegorrieta, 5 y José M.^a Soroa, 4. - Teléf. 24-36

Garage Zabalza H.^{nos}

Easo, letra P Teléfono 22-64

Garage Bengoechea

AUTOMÓVILES DE ALQUILER

TALLERES: Peña y Goñi OFICINAS: Plaza Alameda, 4

Teléfonos 3-91 y 1-05

GARAGE FRANCO ESPAÑOL

SANTIAGO L. MORALES

Escolta Real, 10 Teléfono 26-06

Garage Panhard

Miracruz, 26

Garage Iriarte

Calle Usandizaga, 6

Garage Continental

Marina, 4

GARAGE HISPANO SUIZA

Marina, 6

Garage Garnier

Calle Iparraguirre Teléfono 3-98

Garage Cantábrico

Calle San Francisco

Garage Moderno

SERVICIO PERMANENTE

Calle Iparraguirre Teléfono 7-54

Garage Gros

LUIS FAUGERAS

Calle Usandizaga, 11 Tel. 30-21