

AÑO I

San Sebastián, 31 Octubre de 1925

NÚM. XI

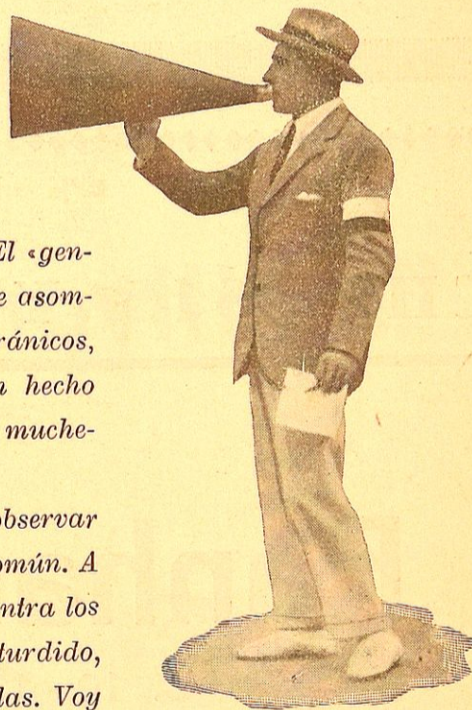
La cortesía en la carretera

Parece que el hecho de conducir un vehículo a motor metamorfosea a ciertas personas. En el curso normal de su vida son finas, bien educadas, sienten verdadero escrúpulo en perder su sangre fría, procuran no molestar a las gentes y en todas las circunstancias se conducen con remarcable discreción. En seguida detrás del volante les veis nerviosas, prontas a irritarse sin razón, insultando a carreteros y peatones, tropezando o rozando otros coches, así como los obstáculos, haciendo sonar las bocinas, sirenas. El «gentlemen» por un proceso inexplicable se convierte en gañán. ¿Es una manera de asombrar a la galería? ¿Es la necesidad de dar rienda suelta a instintos tiránicos, penosamente reprimidos en la vida corriente? No sabemos nada. Pero es un hecho cierto que estas gentes son responsables en gran parte de la autofobia de las muchedumbres.

Y sin embargo existe una educación para la carretera, que hace falta observar con tanto más rigor por cuanto es la condición misma de la seguridad común. A más que ella contribuye a atenuar en el público los prejuicios que tienen contra los automovilistas y que provienen del temor que en él existe de ser enlodado, aturdido, aplastado. Por mi parte me he esforzado siempre en seguir fielmente estas reglas. Voy de prisa muchas veces, muy de prisa en la gran carretera cuando voy solo, pero jamás he dudado en disminuir la marcha y aún en pararme cuando comprendía que mi máquina podía suponer una molestia para otras personas. Es mejor pararse que acobardar a un peatón. Nótese además que el peatón sabe en la actualidad más de lo que sabía hace 20 años respecto a aquello que debe de hacer.

No abusar jamás de los aparatos sonoros y mucho menos del odioso «klackson». Es suficiente que anunciéis vuestra proximidad, sin necesidad de aturdir y de producir sobresaltos. No esperar a echaros encima de la gente para advertirle que llegáis. Prevenirles desde tan lejos como les veáis. No os metáis en un paraje encubierto de muros o matorrales sin disminuir la velocidad y menos sin advertir vuestra llegada.

No hacer a los demás aquello que no quisierais os lo hicieran a vosotros; esta es la regla que debiera permanecer intangible. No entremeteros a dar lecciones cuando paséis ante los morros de caballos que sus conductores no quieren llevarlos por la derecha de la carretera; no rocéis a los que pasan si no se retiran tan pronto como vosotros lo hubierais deseado, o que por bravata, cruzan tranquilamente por delante de vosotros con intención de aburrirlos.



PEPE BALANZATEGUI
el simpático e infatigable «speaker»
del R. A. C. G.

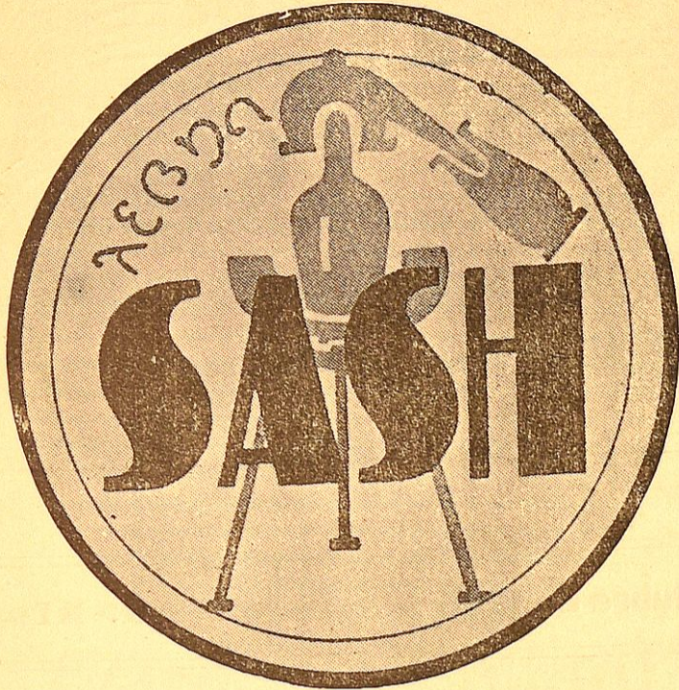
S. A. Sabadell y Henry

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

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

Seguramente que no les corregireis. Con el empleo de «palabrotas» tampoco obtendréis finalidad alguna. Lo único que habréis conseguido con ello es hacerles ver a los que querían aburrirlos que ha sido logrado su deseo y de ello abrían de alegrarse. No darse por enterado de sus malas intenciones, es hoy por hoy el mejor sistema de que a la inversa de lo que querían lograr sean ellos los aburridos.

Recordad que los caballos con que cruzáis o que pasáis, pueden asustarse y desbocarse, en cuyo caso tendréis parte de la responsabilidad moral, si no material, en los accidentes que puedan producirse. ¿Acaso el propietario de tal animal es culpable de los accidentes que puedan ocurrirle en ruta y hasta de cometer cualquier imprudencia? Pero ¿es que jamás las habéis sufrido o cometido vosotros? ¿Es que nunca habéis rodado con los frenos averiados o desarreglados por ejemplo? Pasadle, por consiguiente, lo más silenciosamente que os sea posible y a la mayor distancia que podáis. Vale mucho más detenerse y dejar descender al conductor de tal modo que éste pueda sujetar a su caballo por la brida.

En el curso de la ruta, no debéis ensayar jamás el pasar a otro vehículo. De esto pueden resultar los peores accidentes. Hay ciertos casos en que es preciso renunciar a vuestro derecho a pasar. Suponed, por ejemplo, que bajáis de una cuesta y que montáis un coche de caballos o un pequeño automóvil de poca fuerza. Si queréis pasar, este último está obligado a detenerse, y ya sabéis lo que significa un demarrage en una cuesta con un coche de un modelo viejo. Tened, pues, piedad de vuestro colega en la gran orden de los automóviles, y dejadle pasar.

En la medida de lo posible, debéis auxiliar a los que sufren accidentes y «pannes» en ruta. Nosotros hemos socorrido más de una vez a ciclistas que arrastraban tristemente su bicicleta, y en una ocasión a un gendarme. El bravo hombre se quedó tan estupefacto cuando vió que se le prestaba auxilio, que por poco sufre un ataque.

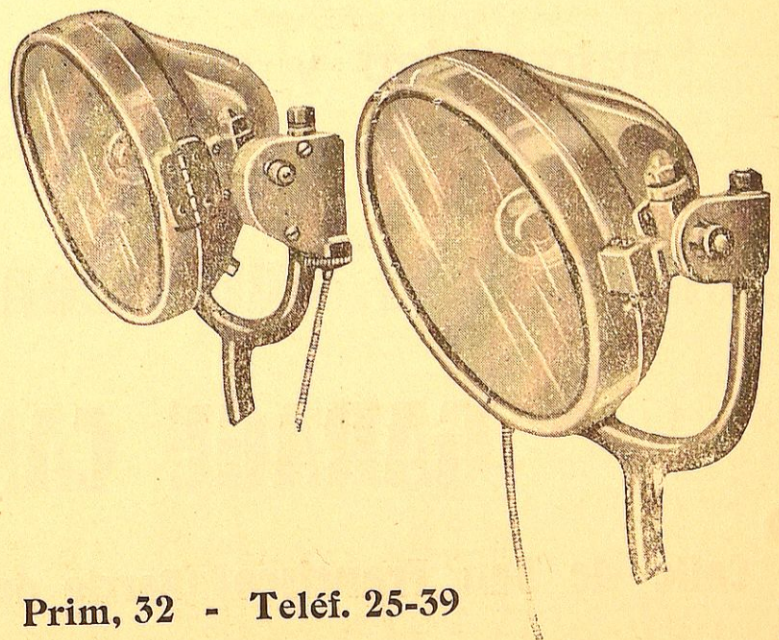
La cortesía es uno de los aspectos de la caridad. Merced a ella veremos con simpatía a los demás usuarios de la carretera, y puede también disipar, poco a poco, los prejuicios que existen todavía contra nuestro sport.

V. L.

¡Revolución Automovilista!

BASSFAR

Maravilloso aparato aplicado a los faros de los automóviles que evita el deslumbramiento del conductor al cruzarse en la carretera.



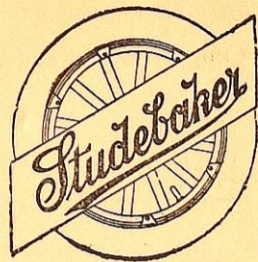
Representación general:

San Mateo, 26 - Teléf. 13-31 M.

Prim, 32 - Teléf. 25-39

— MADRID —

SAN SEBASTIAN



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: VICENTE AMEZTOY

GARAGE CANTABRICO

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

====|| **SAN SEBASTIÁN** ||====

La Compañía Euskalduna se dedica también a la construcción de automóviles

Características esenciales de sus coches

La Compañía Euskalduna vá a dedicar parte de sus actividades hacia la construcción de automóviles. Esta noticia, tan interesante y tan alentadora para la industria automovilística española, merece que la comentemos ampliamente, reseñando las características de los coches que ha de construir y dando cuenta de algunos otros pormenores.

Breve historial del coche

El tipo del automóvil cuya construcción ha emprendido la Compañía Euskalduna, es una patente del capitán de Ingenieros don Antonio Hernández Núñez, a base de un motor de características especiales, cuyas particularidades detallamos luego.

En cierto modo, no es un automóvil sin historia. Hace dos años que varios de estos coches están en uso, construidos por los Ingenieros del Ejército en los talleres del Centro Electrotécnico.

Aún se recordará en Bilbao la excursión que por el Norte de España realizó una Caravana del Cuerpo citado. Algunos de los coches que realizaron la expedición eran del modelo patentado por el capitán Hernández.

En aquella ocasión, y durante el viaje se realizaron pruebas con diferentes muestras de carburantes, a fin de establecer el rendimiento de los motores. Señalamos el hecho excepcional de que uno de los coches hizo el viaje con alcohol industrial, sin mezcla alguna.

El Centro Electrotécnico construye esos coches para las necesidades del Ejército, bajo la marca C. E. Y. C., y la Compañía Euskalduna ha adquirido la exclusiva de la patente del capitán Hernández para la venta al público en general, convencida esta Sociedad de la calidad de los coches.

Características principales

He aquí las principales características de los coches C. E. Y. C.

Motor: monobloque, sin válvulas.
 Cilindros: cuatro.
 Diametro; 60 mm.
 Carrera: 70 mm.
 Revoluciones: 1.200 p. m.
 Máximo: 3.000.
 Potencia:
 Nominal; 3 HP.
 Efectiva: 10 HP.

Encendido, alumbrado y puesta en marcha: Bosch.

Carburador: Zenith.

Velocidades: tres y marcha atrás.

Frenos: dos, uno de mano y otro de pedal.

Engrase: a presión y barbotaje.

Suspensión: por medias ballestas de hojas múltiples.

Neumáticos: Michelin confort.

Consumo: cinco litros gasolina en 100 kilómetros.

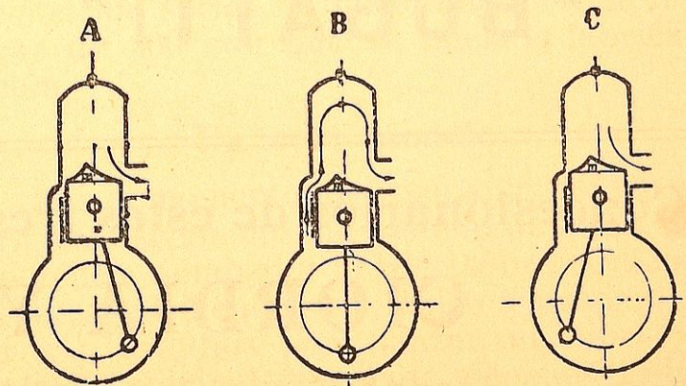
Velocidad máxima: 75 kilómetros por hora.

Cigüeñal, bielas, engranes, transmisiones, etcétera, en acero al cromo níquel.

El Motor

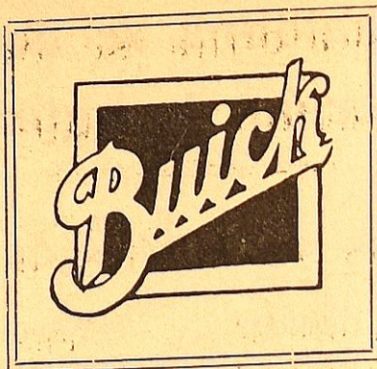
Estimamos como característica fundamental del automóvil C. E. Y. C. el diseño original del motor y su funcionamiento, que aun ajustándose al principio mecánico de los llamados de dos tiempos o ciclos, en sus dispositivos de trabajo se han introducido importantes modificaciones, que aseguran una admisión perfecta y vaciado de gases quemados completo; a cuya verificación se han puesto graves reparos por los detractores del motor de dos tiempos.

En el motor de dos tiempos ordinario, el pistón en su descenso descubre la abertura de escape de gases, y continúa ésta abierta mientras se verifica la admisión y aun parte de la compresión complementaria. En este momento en la cámara superior del cilindro existen gases quemados proyectados hacia el escape y gases nuevos, entrando por la abertura de admisión. Para evitar su mezcla y confusión se da a los nuevos una dirección ascendente mediante un resalto de la cabeza del pistón, que los proyecta a la cúpula. (Fig. 1).



(Fig. 1)

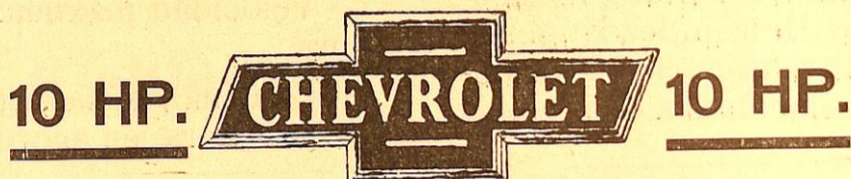
Cuando se construyan
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1925

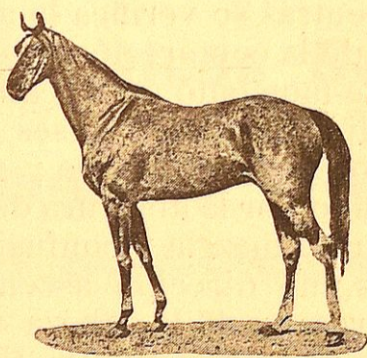
El Último Producto de la General Motors



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

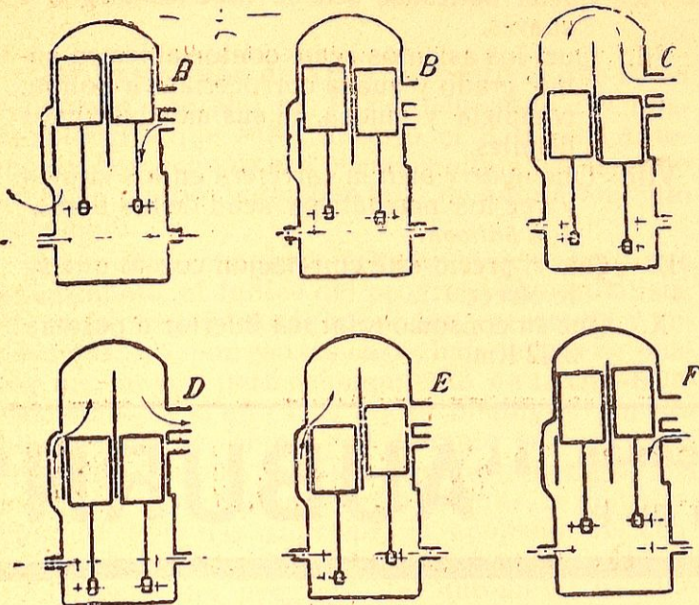
EN LINEA Y TIPOS CARRERAS

Concesionarios de estas tres marcas:

CIORDIA Y LARRINAGA

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

En el motor C. E. Y. C la labor de un cilindro se completa con la ayuda del otro, en la forma que indica el grabado, para asegurar el proceso de alimentación y vaciado, que sigue este curso. (Fig. 2).



(Fig. 2)

Cada dos cilindros forman una sola cámara de explosión, quedando las dos aberturas de comunicación exterior en la forma que muestra el grabado; es decir, en el cilindro segundo. El movimiento de los dos émbolos no es sincrónico por estar algo defasados, permitiendo esta anomalía la labor de admisión y escape en tiempos más oportunos para el funcionamiento.

Reconstruyamos, con el grabado a la vista, el ciclo entero y veremos que a partir de la explosión (punto muerto medio superior) descienden los dos émbolos, marchando el de la derecha avanzado en su movimiento para descubrir, terminar su efecto útil o de esfuerzo, la salida o escape de gases. El otro cilindro habrá descubierto para entonces la lumbrera de admisión de los gases, que habiendo entrado antes por la abertura de admisión en el otro cilindro, han sido ligeramente comprimidos en el carter, pasando a través de la lumbrera al primer cilindro cuya pared lateral elevada los proyecta hacia arriba para dar tiempo al cierre del escape, que se verifica en seguida.

Entiéndase bien: que siendo una sola la cámara de explosión, y común a los cilindros, los gases admitidos y comprimidos pasan siempre por la misma lumbrera y naturalmente, a un mismo sitio; con lo que el efecto útil y la seguridad de alimentación están plenamente asegurados por la relación, además de volumen de ambos cilindros y cantidad de gases admitidos.

Explicado el funcionamiento de dos cilindros que constituyen una unidad de trabajo, es muy fácil imaginarse el cuatro cilindros C. E. Y. C., a la base de dos secciones gemelas de dos cilindros.

Reune en sí, además del perfecto funcionamiento, una simplificación en el encendido, reducido a dos bujías y por tanto, a una simple distribución con todas las ventajas de simplificación, que hicieron popular el diseño de los motores de dos tiempos, que suprimen el tren de levantadores de válvulas, con sus excéntricas, taquets, válvulas, muelles, chavetas, tapones, articulaciones, guías, etc., etc.

El inconveniente tradicional del dificultoso y delicado engrase de dos tiempos ha sido salvado por la adopción del tipo general de circulación de aceite, asegurado por bomba y por el barbotaje iniciado por la cabeza de la biela en la forma corriente en los cuatro tiempos, tomándolo la bomba del carter y proyectándolo a presión a los cojinetes.

La elasticidad del motor ha sido llevada al extremo, respondiendo a las obligadas variaciones de régimen con un perfecto trabajo y aprovechamiento útil del combustible, que refleja su gran rendimiento.

Detalles de fabricación

Se lanzarán estos coches al mercado probablemente en el mes de marzo próximo, bajo la designación de "Tipo Euskalduna"

Actualmente hay en construcción una serie de 300 unidades.

Intervienen en esta fabricación las tres factorías de la Compañía Euskalduna.

La de Elorrieta produce los aceros especiales.

La fábrica de San Mamés está encargada de la forja y estampación de piezas.

Y, por último en los talleres que la Compañía tiene en Madrid se procede al montaje de los coches y a la construcción de las carrocerías, así como a la "mise au point" y a su distribución por la península.

¿A qué precio se venderán?

Todavía no puede decirse concertadamente, pues hace falta que la realidad compruebe o rectifique los cálculos de costo. Sin embargo, es posible que se puedan vender a menos de 5.500 pesetas cada coche. Este precio descenderá notablemente si, como se espera, es posible llegar a construir series de 1.000 unidades, en lugar de 300 con que se inicia la fabricación.

Un solo modelo

Por el momento, la Compañía construirá exclusivamente un modelo de 3 HP. de potencia nominal y 10 HP. (sobrepasa con creces) al freno; pero existen preparativos y estudios para lanzar un tipo de 10 HP. nominal, destinado a coches de turismo y a camionetas.

Lo que el inteligente debe exigir al adquirir un coche

- I. Que el motor tenga la suficiente suavidad o *souplesse* para conseguir un *ralenti* perfecto en directa de 3 Km. hora, lo mismo en llano que en cuesta, y que sin abandonar el cambio directo se lance a más de 100 Km. a la hora en pocos segundos.
- II. Que disponga de frenos mecánicos a las cuatro ruedas muy potentes por simple presión de pedal y que éstos lleven zapatas interiores y herméticamente resguardadas contra la lluvia y el polvo.
- III. Que la dirección no sea penosa, sino que sea suavísima y reversible en los virajes.
- IV. Que el cambio de velocidades se efectúe sin ningún esfuerzo ni ruido, esté muy al alcance de la mano y sealigerísimo.
- V. Que el chasis tenga una construcción sólida con buenos engrasadores en todos sus juegos.
- VI. Que el ballestaje sea de muelles largos y suaves.
- VII. Que los asientos sean confortables en su grado y que la carrocería sea sólida, completa y lujosa, en sus más pequeños detalles.
- VIII. Que *agarre* bien la carretera en los virajes y que los neumáticos sean de los llamados *balloon*.
- IX. Que el precio esté en relación con lo que se le ofrece.
- X. Que su consumo total sea inferior a pesetas 0,22 Km.

Si no le es fácil hallar tantas buenas cosas reunidas en un coche, las encontrará en el **“AUBURN“**

La Casa AUBURN AUTOMOBILE & C.^{ie}

Se estableció en Auburn en 1900 y lleva construídos más de 2.500.000 automóviles en sus veinticinco años de existencia, lo que representa una garantía

En **Torpedo**, 5 asientos...
En **Torpedo**, 7 asientos...
En **Roadster**, 3-5 asientos
En **Brougham**, 5 asientos.
En **Sedán**, 5 asientos....
En **Sedán**, 7 asientos....

	El 4 cilindros	El 6 cilindros	El 8 cilindros en línea
		17.500	»
Este tipo		»	23.000
será lanzado		18.500	24.000
al mercado		20.500	26.000
en breve		22.000	»
		»	27.500

Quedan algunas Agencias disponibles en provincias

En breve serán visitados, con varios modelos, los principales vendedores de automóviles que se interesen por estos coches, de fácil venta por sus inmejorables condiciones

Pidan catálogos a **Automóviles “AUBURN”** Villa Loinaz
SAN SEBASTIÁN

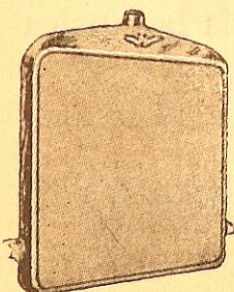
GARAGE IBAÑEZ

(PRÓXIMO AL KURSAAL)

SERVICIO PERMANENTE

SE HABLA FRANCÉS, INGLÉS Y ALEMÁN

9, Aguirre Miramón (Gros) -:- SAN SEBASTIÁN -:- Teléfono 31-12



Talleres Mecánicos de Lampistería

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE TODA CLASE DE FAROLES -:- ESPECIALIDAD EN PROYECTOS PARA AUTOMÓVILES, CAPÓS, ALETAS, GENERADORES, RADIADORES, ELEVADORES, PULIDO, ENTALLADO, NIQUELADO -:- PLACAS DE ALUMINIO -:- EN RELIEVE PARA MATRÍCULAS -:- SOLDADURA AUTÓGENA -:-

GREGORIO BALDÚS

SAN SEBASTIÁN: Miracruz, 19
BILBAO: Irala-barri - Teléf. 20-61

EL AUTOMOVIL EN 1926

La Exposición de Artes Decorativas que se ha celebrado este año en París, ocupando los mismos locales que solía hacerlo el Salón del Automóvil, ha hecho que el correspondiente a este año no haya tenido lugar por falta de emplazamiento adecuado.

Si es de lamentar la falta de lo que constituye anualmente el índice del progreso automovilista, en su triple aspecto de mecánica, carrocería y accesorios, no por eso las casas han dejado de buscar, por perfeccionamiento de la construcción, aunque el año 1925 no se distingue por un hecho saliente, como por ejemplo salones anteriores lo fueron, por la adopción general de los cuatro frenos, las carrocerías ligeras, la distribución de válvulas superior, la adopción del neumático balón, etc.

La base del progreso del automóvil ha sido siempre mejorar el rendimiento y descontando algunos perfeccionamientos que no se refieren directamente a ello, como son los de las carrocerías y accesorios, los estudios de ingenieros y laboratorios del mundo entero ha buscado con mejor o peor fortuna ese resultado.

Válvulas en cabeza y válvulas al costado

Aún por personas poco aficionadas al automóvil se ha oído hablar con frecuencia de válvulas en cabeza, válvulas al costado y también, aunque no tan corrientemente, de culatas Ricardo.

No es suficiente y la realidad lo prueba, que para obtener un buen rendimiento obtengamos una cilindrada compuesta de gasolina y aire en las mejores proporciones, que esté bien comprimida en los cilindros y que la chispa salte en las bujías en el momento preciso. Entre otras cosas falta que la mezcla sea lo más homogénea e íntima posible.

Figurémonos la gasolina después de ser pulverizada por el carburador como si fuera una niebla compuesta de ininidad de gotitas; ahora bien, estas gotitas son demasiado gruesas, no podrán quemarse íntegramente en el corto tiempo anterior al escape y si no se reparten por igual, por todo el volumen de la cilindrada, producirán una irregularidad de explosión muy perjudicial al rendimiento. Se concibe por lo tanto que una de las preocupaciones de los constructores haya sido trabajar este perfeccionamiento, teniendo en cuenta que nunca el líquido se pulveriza demasiado, pues cuanto más tenue mejor será la combustión en el momento de la explosión.

Por ello la forma de la culata del motor tiene gran importancia para su potencia y por tanto para su rendimiento. Discusiones sin número han tenido lugar entre los partidarios de las válvulas laterales, que invocan las ventajas de su sencillez en detrimento de las perturbaciones ocasionadas por la propagación de la chispa hasta las capillas donde se alojan las válvulas y los entusiastas de las válvulas en cabeza que prefieren mayor vigor de cilindrada aún a costa de mayor complicación mecánica.

El ingeniero inglés Ricardo ha demostrado indiscutiblemente que si se introduce la mezcla en la culata en una forma tal que la corriente de aquella esté sometida a remolinos, se produce un mejoramiento muy sensible del rendimiento debido a la mayor homogeneidad que adquiere la mezcla y a la mayor rapidez con que se transmite el fuego de la chispa de una a otra de las gotitas minúsculas mezcladas al aire.

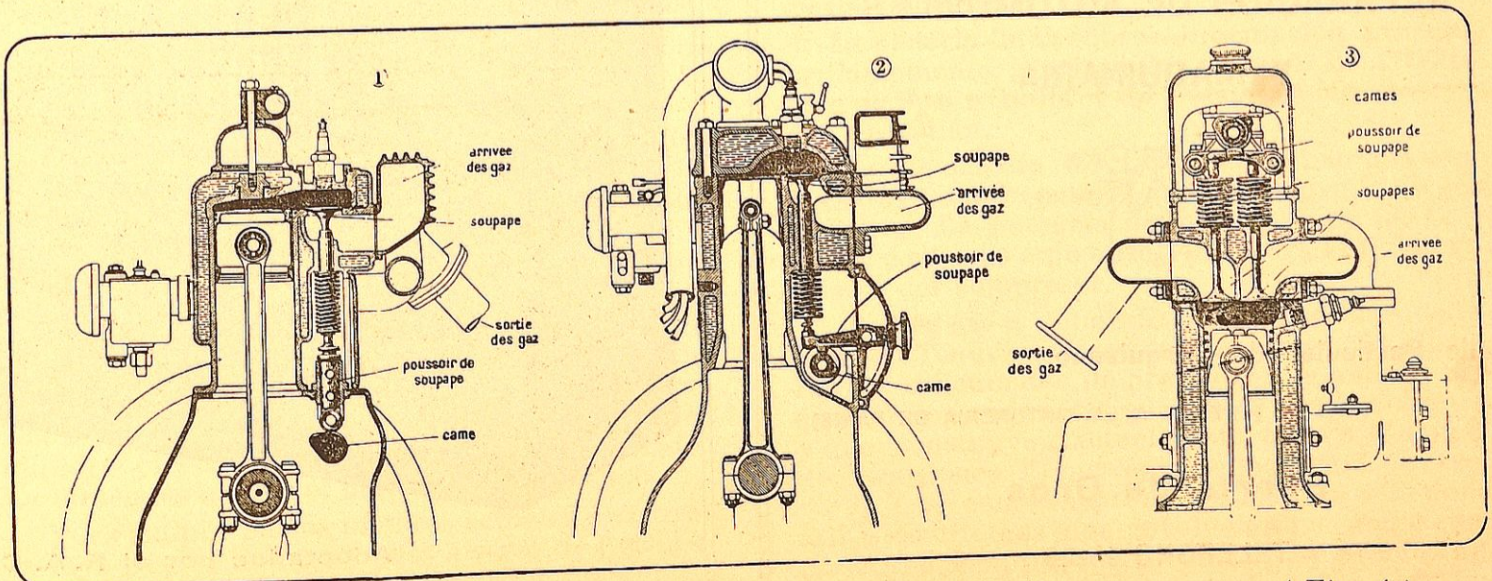
Para comprenderlo tenéis la fig. 1. La parte enegrecida es la cámara de combustión. El número 1 representa un motor de válvulas al costado o laterales y culata llamada de capilla por aparecer la válvula alojada en una cavidad lateral, juntamente con la bujía. El motor n.º 2 es de válvulas laterales pero con culata Ricardo. La cámara tiene una forma de media esfera y el motor n.º 3 es de válvulas en cabeza. La cámara se halla directamente encima del pistón y consume escasas calorías en la circulación de agua.

La fig. 2 muestra la transformación de un motor 5 C. V. de válvulas laterales en motor con válvulas en cabeza, mediante la adopción de una superculata.

Pistones de Aluminio

El uso de los pistones a base de aleaciones de aluminio y principalmente los llamados Alpax, se han generalizado este año de una manera sorprendente, reemplazando ventajosamente al mejor pistón de fundición. Y como por encanto aumenta el rendimiento del motor. Los coches ruedan más deprisa y suben las cuestas con mayor facilidad. ¿Por qué? La potencia de un motor de explosión depende de un número de factores tan considerable, que el más experto ingeniero no puede determinarlos con exactitud.

La limitación de la velocidad que puede tener un objeto cualquiera, animado de un movimiento alternativo, dependerá del peso de este objeto. La inercia del pistón y de la biela tiene gran impor-



(Fig. 1)

Carrocerías Corta y Comp.^a

San Francisco, 1 - Teléfono 11-23

San Sebastián



Casa LARRINAGA

Armas y Municiones
Venta y Reparación

Plaza de Bilbao, 1

SAN SEBASTIAN

TELEFONO 24-14

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 SEBASTIÁN

ACEITES "BRITISH,"

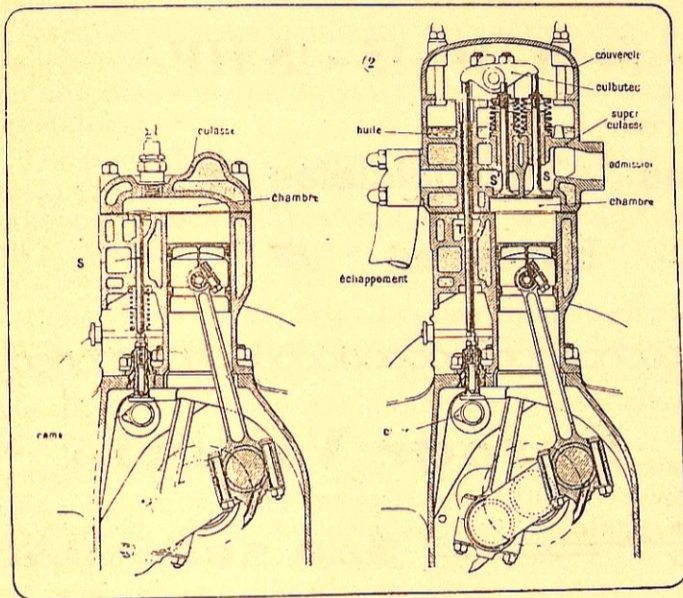


Adoptados por el R. A. C. G.

TORRA H. nos -:- P. Lasala, 1 -:- Teléf.º 53

tancia, sobre todo hoy, en que el pistón de un motor de 140 mm. de recorrido a 3.000 revoluciones por segundo lleva en algunos momentos su marcha una velocidad de 100 kms. a la hora.

La forma del pistón, el espesor de sus paredes la conductibilidad para el enfriamiento indispensable; la forma el número y la posición de los segmentos; el montaje de su eje, los dispositivos de engrase, el cierre hermético contra el paso del aceite a la cámara de explosión, contra el paso también de combustible sin quemar al aceite de la circulación general haciéndole perder a éste su vistosidad son otros tantos problemas de solución tan difícil que no se ha hallado todavía un tipo clásico de pistón.



(Fig. 2)

Filtros de aceite

La consecuencia lógica del aumento de la velocidad de rotación del motor es la mayor importancia que ha adquirido el engrase. El fricciónamiento aumentado en mayores proporciones hace que imperceptibles partículas de metal sean arrastradas por la circulación de aceite, se hace necesario por lo tanto que el lubricante, a medida que trabaja, se filtre y purifique regenerándose.

A ello tienden ya varias marcas adaptando a sus coches bien sea un simple filtro por el que el aceite circula mecánicamente cada cierto número de kilómetros (Chrysler) o bien instalando un regenerador donde el aceite se purifica mediante unas paletas que giran a gran velocidad (Renault).

Al mismo fin que lo anterior tienden los radiadores con aletas que llevan bajo su capot algunos coches de carrera, para enfriar el aceite, pues es sabido que pierde todas sus cualidades cuando adquiere una temperatura elevada. También algunos coches de elevado coste llevan en el tablero un termómetro, que a cualquier instante indica al conductor la temperatura del lubricante.

La alimentación por compresor

Es un paso más hácia el perfecto rendimiento. Todo el que se halla al tanto de las carreras de automóviles ha oído hablar de él pero pocos conocen su importancia y funcionamiento.

Para todos los motores llega un momento en que por el número grande de sus revoluciones no se llenan los cilindros con la cantidad de mezcla necesaria, pues apenas se abre por su válvula de admisión se cierra y el escape por la misma razón se hace imperfectamente mezclándose en el cilindro el gas nuevo con parte del ya quemado. La mezcla es mala y el motor pierde potencia.

Por ejemplo en los motores actuales de carrera cuyo régimen llega y pasa a veces de 6.000 revoluciones por minuto, es decir, 100 por segundo,

si se piensa que la duración de una aspiración de un escape en un motor de cuatro tiempos es aproximadamente en un motor que tarda en dar el motor media vuelta; llegamos a la conclusión que el tiempo de aspiración o de escape de estos motores es de dos centésimos por segundo. Y durante este tiempo la válvula se abre, los gases entran o salen del cilindro y la válvula se vuelve a cerrar.

Que problemas para el constructor y que solidez de válvulas se necesitan.

El primero que vió este problema fué L. Renault en 1902 y pensando que mejor que dejar que el motor aspirara la mezcla necesaria era inyectarla ideó el primer compresor. Hispano y Sizaire adaptaron sistemas análogos.

Pero de la última guerra data su aplicación práctica.

Nació en los motores de aeroplano como consecuencia de las grandes altitudes alcanzadas por éstos y ya se sabe que a partir de 2.000 m. la carburación es deficiente y a 4.000 m. pierde el motor un 30 por 100 de su potencia.

El primero en crear un dispositivo que remediara tales efectos fué Rateau, ideando una turbina compresora accionada por los gases del escape generalizada hoy en su aplicación en los aeroplanos por su régimen de rotación elevado 30.000 vueltas por minuto y el silbido ocasionado por ello la hacen inadaptable al automóvil.

En Alemania y aproximadamente por la misma época, Mercedes aplicaba a sus aeroplanos un compresor de paletas girando en sentido inverso y siempre tangentes debido a Root. Este dispositivo lo aplicó a un motor de automóvil y el coche que alcanzaba difícilmente 96 kms. a la hora pasó de los 115 gracias al compresor. Mercedes sin embargo no aplicaba continuamente al motor este dispositivo sino solamente cuando el motor en régimen normal llegaba al sumun mediante un pequeño embrague accionado por una manecilla.

Este sistema fué copiado por la Casa Fiat para sus coches de carreras que tomaron parte en el Gran Premio del A. C. F. en 1923 en Tours. El comienzo de la carrera les fué favorable principalmente a Bordino que consiguió realizar 198 kilómetros a la hora pero se le gripó en la octava vuelta el compresor debido a partículas de polvo y tuvo que abandonar la carrera.

En Mayo de 1924 Duesenberg ganó el Gran Premio de Indianópolis con un coche provisto de sobre alimentación. Este aparato presentaba dos originalidades. La primera que el aparato se hallaba colocado entre el carburador y los cilindros y por lo tanto enviaba al motor la mezcla ya hecha y comprimida al revés de los modelos anteriores que se hallaban situados antes del carburador y solo inyectaban aire en éste. La segunda originalidad consistía en que el compresor funcionaba en cualquier régimen del motor, en contra de los anteriores que solamente lo hacían a partir de cierta velocidad.

La historia de la sobre alimentación prosigue brillantemente gracias a los tiempos de Alfa Romeo en Spa e Italia y de Delage en Monthlery y San Sebastián.

En esta carrera los Delage llevaban dos compresores Root de paletas, uno para grupo de seis cilindros. La potencia del motor era de 185 C. V. de los cuales 23 eran absorbidos para el funcionamiento del compresor.

¿Se llegará a generalizar en los coches de turismo? ¿Tendrá aplicación corriente? ¿Se allanarán las dificultades de precisión que todavía presentan? Son preguntas que nadie puede contestar y que constituyen actualmente tema apasionado de discusiones. El porvenir se encargará de resolverlo. Y así como es probable, madura y se generaliza asistiremos una revolución mecánica completa y a cualquier velocidad obtendremos una

Peugeot

Automóviles de Turismo 5-10-11-15-18 HP.

Automóviles Industriales :-: Motocicletas

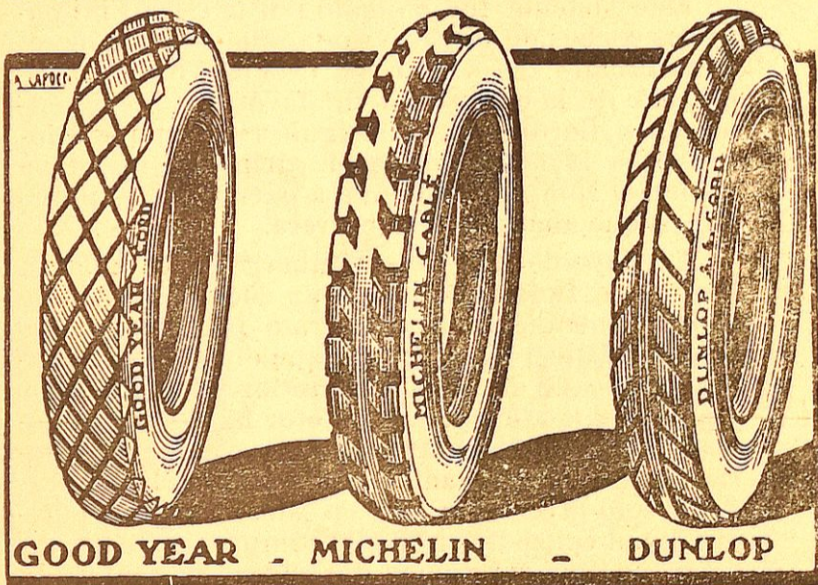
☛ Ciclos - motos :-: Bicicletas ☛

Unicos Concesionarios en España:

S. A. Española de Automóviles y ciclos PEUGEOT

Garage Victoria

San Sebastián



Grandes existencias de neumáticos,
bandajes y accesorios

Izaguirre H.^{nos}

Miracruz, 22 - Teléfono 9-51

SAN SEBASTIAN

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

potencia y una elasticidad que harán casi inútil el cambio de velocidades.

Engrase centralizado

Está llamado a ser el mayor perfeccionamiento en la construcción del chasis, si los constructores lo aplican con el cuidado y esmero que se merece.

La práctica del automóvil exige ciertas molestias de todos conocidas.

El engrase de las articulaciones es una de ellas y por ello muy pocos son los coches bien engrasados. Es tan incómodo agacharse, introducirse debajo del coche, que fácilmente lo dejamos y sin embargo tiene una importancia capital.

Nació el perfeccionamiento del engrase con la adopción de los Stauffer, tapones que se rellenan de grasa con una espátula y que todos hemos conocido.

Los reemplazó el sistema de valvulitas en las que la grasa entra a presión por una bomba manejada a mano, (Tecalemit, etc.) y se completa con el engrase centralizado cuya adopción se generaliza en Francia y Estados Unidos.

Consiste en un depósito de aceite situado en el centro del coche y al alcance de la mano o del pie del conductor, el que con un leve esfuerzo manda el aceite a todos los sitios, unidos a este depósito, por una tubería.

No se emplea grasa sino aceite, pues aquella para ser comprimida necesita un esfuerzo enorme. Pero lo grave del problema es que algunas articulaciones necesitan más aceite que otras y que la resistencia que ofrecen algunas, por hallarse obstruidas con partículas de polvo etc., es mucho mayor que las otras, siendo imposible que las canalizaciones puedan aguantar grandes presiones.

Todo ello está previsto y resuelto ingeniosamente. La fig. 3 representa una instalación de en-

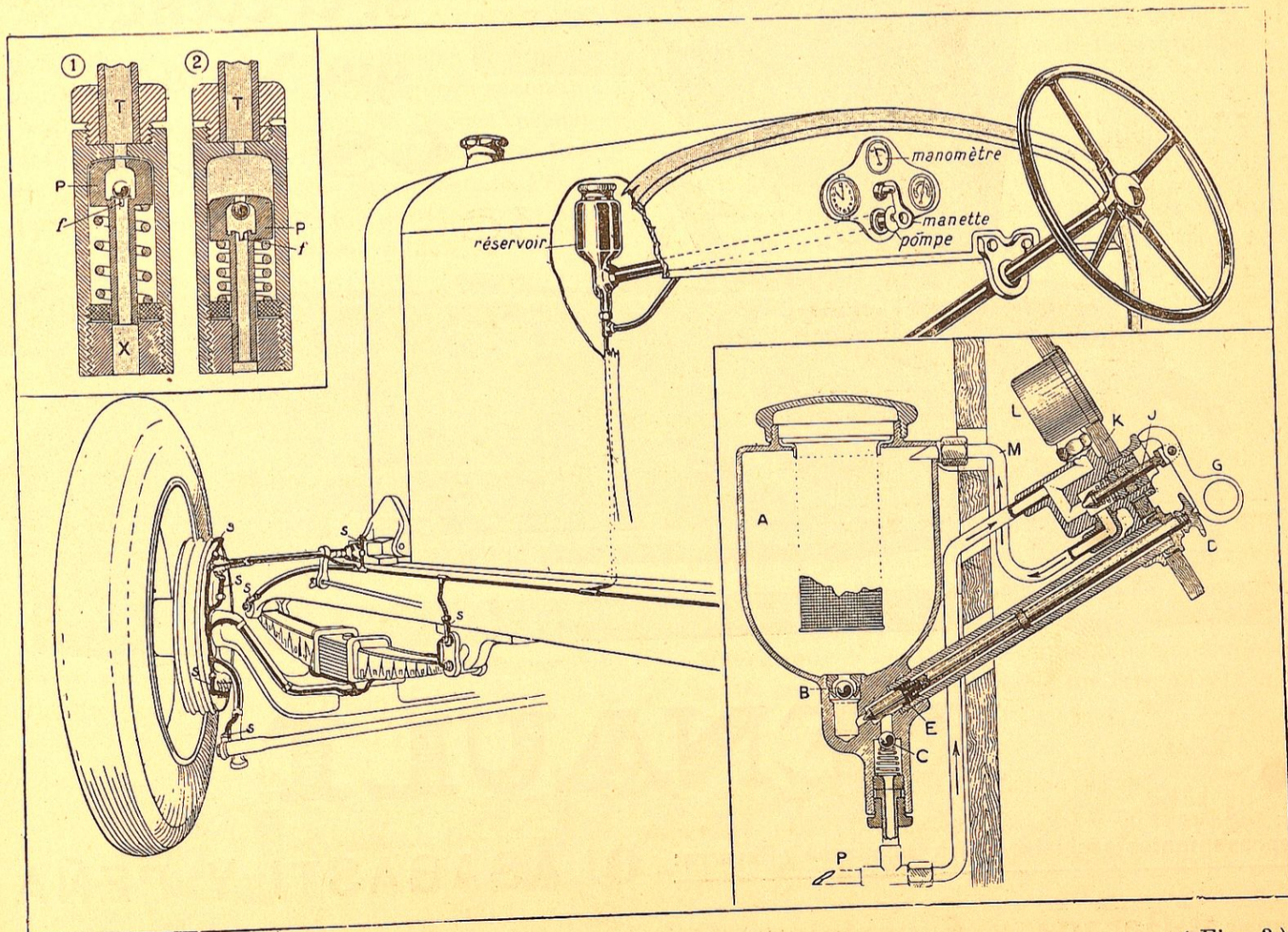
grase centralizado, tipo Tecalemit. El ángulo de la parte superior izquierda muestra una valvulita que da entrada a la articulación que no deja pasar sino la cantidad de aceite necesaria y aumenta la presión general en caso de presentar resistencia. Veamos como. Se trata de introducir aceite en el punto X; el líquido llega del depósito con una presión de 10 kgs. por centímetro cuadrado por el tubo T. En 1 la resistencia en X no es mayor que la presión que reina en la tubería y el aceite pasa al pistón P. a través de la ranura f; en 2 la resistencia es superior a la presión normal, la bola es comprimida contra el fondo del pistón, y la obtura; la presión normal multiplicada por la superficie sobre la cual se ejerce, empuja el pistón y vence la resistencia. En el centro del dibujo vemos cada compresor S en su sitio. A la derecha, un corte de la bomba y del depósito; A. el depósito y su filtro, B. válvula de aspiración, C. válvula de compresión, D. cabeza de la bomba sobre la que acciona la manilla G., E. pistón, G. manilla que acciona la aguja de la bomba y permite al conductor manejar la varilla J. suprimiendo la presión de la tubería; J. varilla que en caso de exceso de presión hace que vuelva al depósito el aceite sobrante siguiendo la marcha de las flechas; K. tablero; L. manómetro; M. tubería por la que el exceso de aceite vuelve al depósito; P. tubería general.

No es necesario insistir sobre su importancia práctica y es de desear veamos pronto el sistema aplicado a todos los órganos del automóvil.

El Shimmy

Todos conocemos la revolución causada por el neumático Balón adoptado desde hace dos años. Se caracteriza por una mayor sección y por los costados muy flexibles aparte de su poca presión.

Los resultados son excelentes, las carreteras malas mejoran notablemente con beneficio de la salud de los viajeros y del coche. Disminuye el uso de los neumáticos, con provecho de nuestros



(Fig. 3)

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

bolsillos y si antes era corriente que un neumático durara de seis mil a ocho mil kilómetros, hoy se pueden recorrer con los Ballon de dieciocho mil a veinte mil.

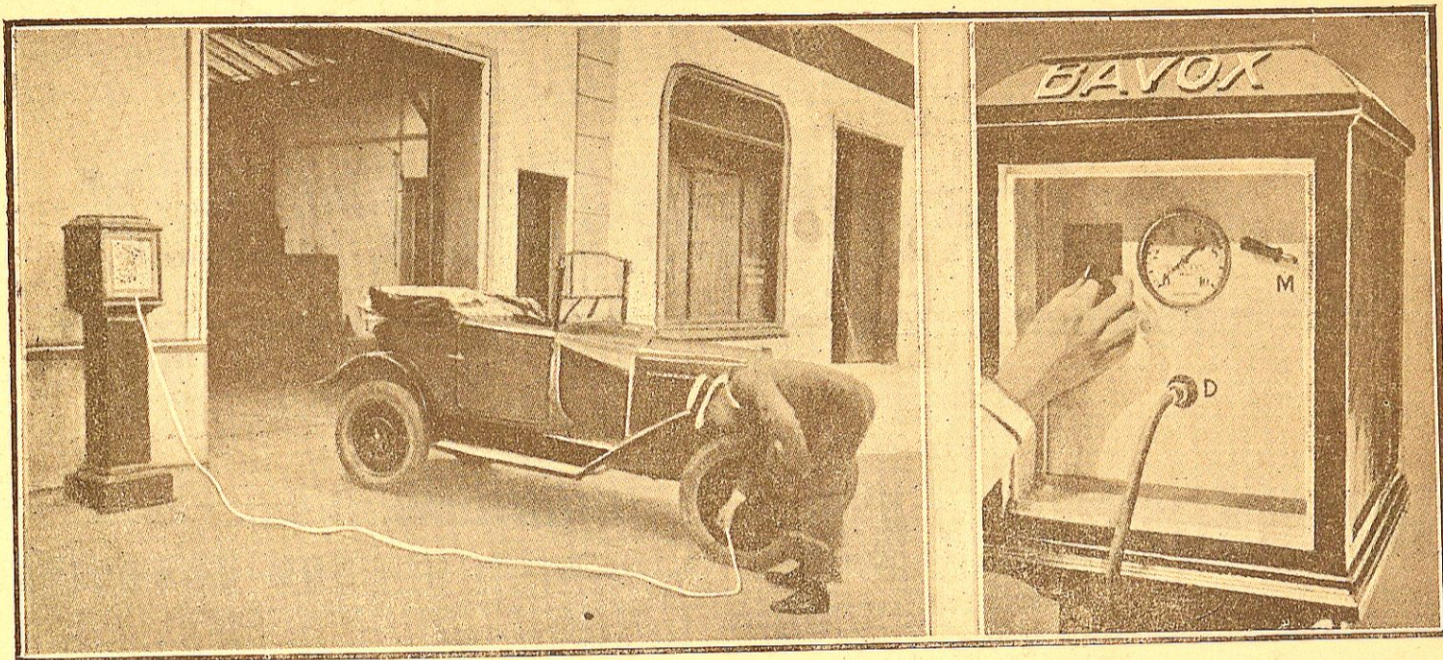
Pero al lado de estas ventajas surge un inconveniente consistente en un vaivén del eje delantero llamado por los técnicos el Shimmy. Lo bautizaron los americanos pero ellos y los europeos están desconcertados con el baile.

Se ha discutido por todas las eminencias y se

rueda derecha a la de la izquierda y viceversa, etcétera.

Los técnicos buscan con afán los remedios a esta enfermedad, pero es lo cierto, que hasta hoy no existe el medicamento general.

Una novedad para la cuestión de neumáticos lo constituye la adopción en algunos garages del extranjero de la llamada fuente de aire. Unas columnas al borde de la acera en las que se introduce una moneda de 50 céntimos, se pone en marcha



(Fig. 4)

han cinematografiado sus movimientos. Los vaivenes de las ruedas, del eje y hasta del capó nos demuestran que los órganos todos de la dirección están sometidos durante ese trance a movimientos tan bruscos y penosos que pueden determinar la cristalización del metal y su ruptura repentina.

Su causa es indudablemente la poca resistencia que los neumáticos Ballon ofrecen a las fuerzas que obran sobre ellos por el costado. Parece que se inclinan hacia un lado porque sus paredes son débiles y no encuentran suficiente base de apoyo en la llanta. Los movimientos engendrados por ella se amplifican de ciertas condiciones desfavorables; tales como: inclinación del pivote de dirección, indispensable en la instalación de los frenos delanteros, un poco de juego en las articulaciones de los mandos de la dirección, demasiada flexibilidad en las ballestas delanteras, mala repartición de masas sobre el chasis, etc.

Estas observaciones explican el por qué no todos los coches sufren el shimmy y que los que lo padecen es a determinada velocidad. A veces desaparece con nimiedades imprevistas: endureciendo un amortiguador, reforzando las ballestas añadiendo otra hoja, desplazando el neumático de la

un motor eléctrico que acciona una bomba y vuestros neumáticos se hinchan a la presión deseada sin esfuerzo por vuestra parte, como puede verse en la fig. 4. La manecilla M. sirve para graduar la entrada de aire. Su duración es de tres minutos.

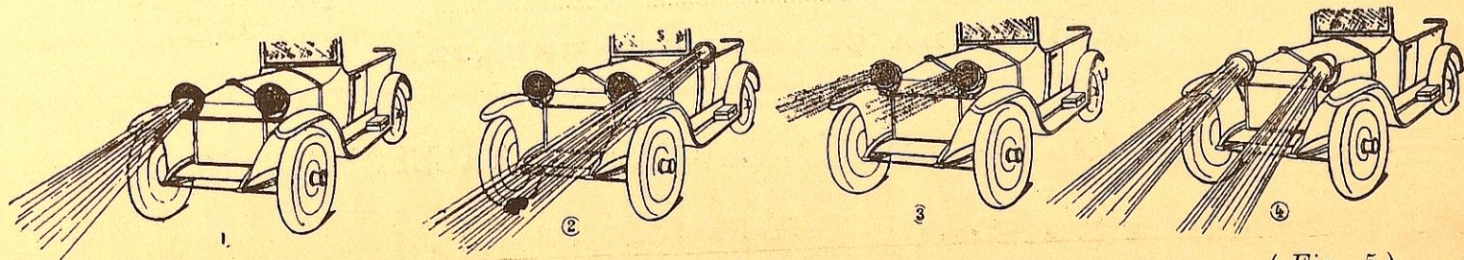
Las faros

Ninguna novedad digna de mención en las instalaciones eléctricas.

No diremos lo mismo de los faros. Las dificultades en la circulación de noche por las carreteras las hemos comprobado todos. El peligro aumenta a medida que la circulación es mayor y tan peligroso es cruzar sin apagar los faros como que dar en completa oscuridad.

A evitar este enorme inconveniente se han dedicado todos los constructores por métodos distintos que expondremos en líneas generales.

Véase la fig. 5; el n.º 1 consiste en apagar el faro de la izquierda del coche quedando encendido el farol de población; el de la derecha queda encendido pero gracias a una pantalla los rayos superiores no molestan al que cruza (Dispositivo Americano). 2. Los dos faros apagados quedan con luz de población y se enciende un faro pirata di-



(Fig. 5)

PAIGE

JEWET

AGENCIA

Camionetas DUPLEX

Bereciartúa y C.^{ía}

Carquizano, 3
San Sebastián

Soldadura Autógena Internacional

en toda clase de piezas y metales

Arreglos de cilindros rayados por nuestro procedimiento especial
en 48 horas, sin necesidad de rectificación ni pistones nuevos

Paseo Colón, 11 (B. Gros)

San Sebastián

Carrocerías Modernas

CONSTRUCCION Y REPARACION

DE TODA CLASE DE CARRUAJES

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

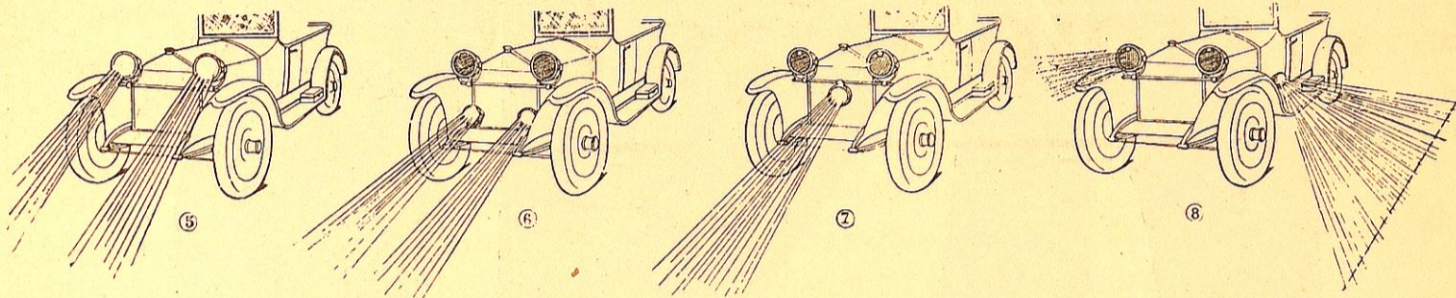
SAN SEBASTIAN

rigido hacia la derecha y a 25 metros por delante del coche. (Dispositivo Astra, Auto-Reelite, Magondeaux, Marchal, Marvel, etc.) 3. Los dos faros van provisto de cristal anti deslumbrador dando una luz difusa (Dispositivo Benz, Holophane, Telegic) 4. Debido a un mecanismo de báscula los faros se inclinan hacia el suelo. (Dispositivo Barker, Marfaing.) 5. El mismo resultado que con el n° 4 pero obtenido por dispositivo de las bombillas (Bernard, Ducellier, B.R.C., Grabel, Marchel.) 6. Los dos faros apagados y se encienden otros dos dirigidos hacia el suelo (Salf de Lite); 7. Los dos faros se apagan quedando con la luz de población mientras se enciende un faro central que ilumina el

Pero la gran novedad de éste año es la pintura. La pintura de aceite no se emplea ya en los coches. Esto significa que los coches no necesitan ya tres o cuatro semanas para ser pintados y que con tres o cuatro dias queda con una pintura de más lujo y más brillante, además de su enorme duración.

Este producto explotado ya en América, Inglaterra, Alemania y Francia es un barniz a base de celulosa y aplicado a las carrocerias por medio de aire comprimido.

¿Sus ventajas? Además de la arriba señalada son innumerables. No teme al sol, ni a la lluvia, ni siquiera al alquitran. Todas las manchas désa-



(Fig. 6)

suelo (Weyman, Marchel); 8. El faro de la derecha con luz difusa sigue encendido, el faro de la izquierda enciende la luz de población y otro pequeño en el costado ilumina la carretera al que va a cruzar (Faradoc).

Existen otros dispositivos basados en la colocación de un pequeño cristal coloreado en el parabrisas, sistema que parece reunir el máximum de sufragios y del que nos ocuparemos proxima-mente con todo detalle.

Una sorpresa en las carrocerias

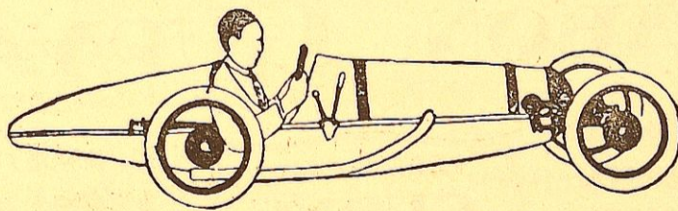
Las carrocerias ligeras estilo Weyman se generalizan asi como las metálicas cuyo maestro es Fisher.

parecen con agua y jabón. Las rayas desaparecen al lavarse. Las aletas con abolladuras se enderezan a mazillazos y previa una pequeña operación de frotarla con piedra pomez se dá una capa de barniz sin que se aprecie la reparación.

Y por si fuera poco nos aseguran que cuanto más vieja y más lavada la carroceria aparece más brillante.

*
*
*

Todo ello se perfeccionará en el proximo año 1.926 y aun nacerán nuevas ideas y mejoramientos que contribuirán al mayor desarrollo y perfección del automovilismo, cuya utilidad aumenta de dia en dia, trayendo con ello problemas inquietantes de circulación.



EDITORIAL ARRIETA

LARRAMENDI, 19

TELÉFONO 19-00



Blancas como un balandro
 tendrá usted sus manos si las lava con

JABON GURYS

PASTILLA 1.00 PTA.
 TAMAÑO GRANDE 1.50 PTS.
 ID. PEQUEÑO 0.35 PTS.

PERFUMERIA
GURYS
 SAN SEBASTIAN

EL IMPUESTO DEL TIMBRE
 A CARGO DEL COMPRADOR

Las Grandes Pruebas

El Calendario Internacional para 1926

Las fechas 18, 22 y 25 de Julio se reservan al Circuito donostiarra

En París se celebró la reunión anual de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, para fijar el calendario internacional para la próxima temporada, asistiendo en nombre del Real Automóvil Club de España, su activo secretario, el Sr. Resines.

Dentro del conjunto de las organizaciones anuales se confirió a España seis fechas, de las cuales tres corresponden al IV Circuito de San Sebastián que en 1926 se verá avalorado con el Gran Premio de Europa.

He aquí el interesante calendario internacional de las grandes pruebas automovilistas del próximo año deportivo:

FEBRERO

14.—Noruega. Carrera sobre el hielo en el lago de Gierajoen.

MARZO

21.—España. Carrera en cuesta de los Bruchs o Montserrat.

ABRIL

5.—Inglaterra. Carreras en Broocklands.

25.—Italia. Targa Florio.

MAYO

9.—Checoslovaquia. X carrera internacional en cuesta de Zbraelav.

9.—España. VII carrera en la cuesta de la Rabasada.

9.—Austria. Carrera en cuesta de Ries.

16.—Servia. Carrera internacional de velocidad de Zagreb.

23-24.—Polonia. Concurso de resistencia.

24.—Inglaterra. Carreras de Broocklands.

30.—Suiza. Prueba internacional en terreno llano.

30.—Estados Unidos. Gran Premio de Indianópolis.

JUNIO

1 a 3.—Rumania. V Concurso de Turismo del A. C. de Rumania.

5-6.—Dinamarca. Pruebas de velocidad en la Isla de Fanoa.

6.—España. IV Gran Premio de Penya Rhin, para coches 1.500 c. c.

6.—Checoslovaquia. III Carrera internacional de Bruo o Sobesice.

12-13.—Francia. Gran Premio de resistencia de las 24 horas.

13.—Checoslovaquia. IV Prueba internacional de Mont Schoher.

13-14-15.—Hungria. Concurso húngaro de regularidad.

21 a 3 de julio.—Austria y Yugoslavia. Copa de los Alpes.

23 a 29.—Polonia. VI Concurso polonés de Turismo.

27.—Francia.—Gran Premio del A. C. de F.

27.—Checoslovaquia.—«Records» sobre un kilómetro.

JULIO

3.—Inglaterra. Carrera en Broocklands.

4.—Checoslovaquia. Carrera internacional de Schsnarzbrunn.

4.—Austria. Carrera en cuesta de Tauern.

4-5.—Bélgica. Gran Premio del R. A. C. B. (veinticuatro horas).

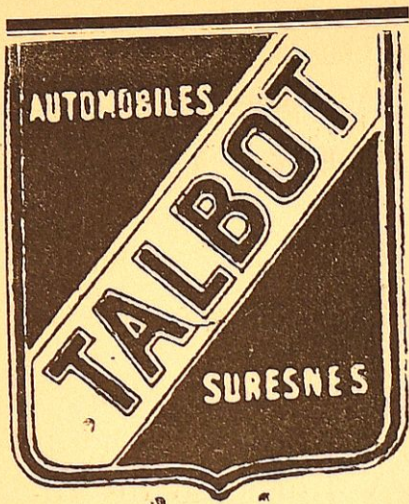
11.—Checoslovaquia. IV Carrera en cuesta de Karlovy-Vary.

11.—Alemania. Gran Premio de Alemania para coches «sport».

18.—España. Gran Premio de España, en San Sebastián.

22.—España. Gran Premio de Turismo, en San Sebastián.

25.—España. Gran Premio de Europa, en San Sebastián.



TALBOT

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

Torpedo cuatro asientos. . .	Ptas. 12.750
Todos los tiempos	„ 14.750
Conducción interior	„ 15.000
Cupé	„ 15.500

AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre * SAN SEBASTIÁN * Teléfono 3-98

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

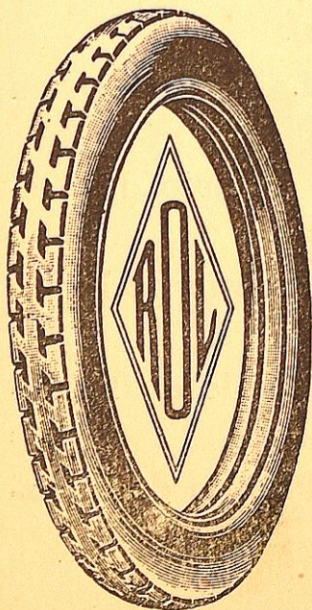


DIRECCION:

Avenida de Pí y Margall, 16. - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa:

MAYOR Y COMPAÑIA - San Sebastián



RENOVACION DE NEUMATICOS

R. O. L.

Grandes Talleres Modernos

MIRACRUZ, 2 ——— SAN SEBASTIÁN

AGOSTO

1.—Austria. Carrera en cuesta de Hollenburg.

2.—Inglaterra. Gran Premio de Gran Bretaña.

7-8.—Suiza. V Carrera internacional de Klausen.

15.—Checoslovaquia. Carrera internacional en cuesta de Olomouc.

13 a 30.—Francia, Italia, Suiza, Alemania. Copa internacional de los Alpes.

28.—Francia. Gran Premio de «voitures» y coches ligeros.

28-29.—Noruega. Carrera de orientación.

29.—Francia. Copa Boillot.

SEPTIEMBRE

5.—Italia. Gran Premio de Italia.

5.—Checoslovaquia. Carrera internacional de Dobrany.

11.—Inglaterra. Carrera en Broocklands.

19.—Checoslovaquia. VI Carrera internacional de «Ecce Homo».

25.—Inglaterra. Carrera de las 200 millas para 1.500 c. c.

26.—Hungria. Carrera en la cuesta de Schwab.

OCTUBRE

3-4.—Noruega. Carrera en cuesta de Frongnesalteren.

10.—Austria. Carrera de Motzial.

*
**

El campeonato del mundo.—Como en 1925, se ha confiado al Automóvil Club de Italia la organización del campeonato del mundo, es decir, que su Gran Premio será la prueba final destinada a la atribución del título que deberá figurar obligatoriamente entre los tres Grandes Premios que las marcas candidatas al título mundial se comprometan a disputar, dejando las otras dos a su libre elección.

Gran Hotel Biarritz

Plaza del Arenal

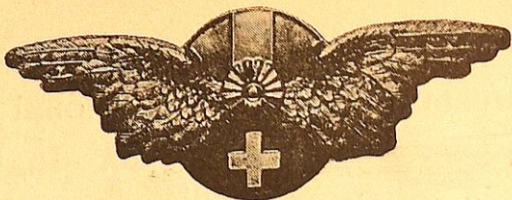


Situado frente a la Bahía de la Concha

GRAN CONFORT ♦ RESTAURANT

GARAGE Y TALLERES
San Bartolomé y Marina, 12

TELEFONO 10-54

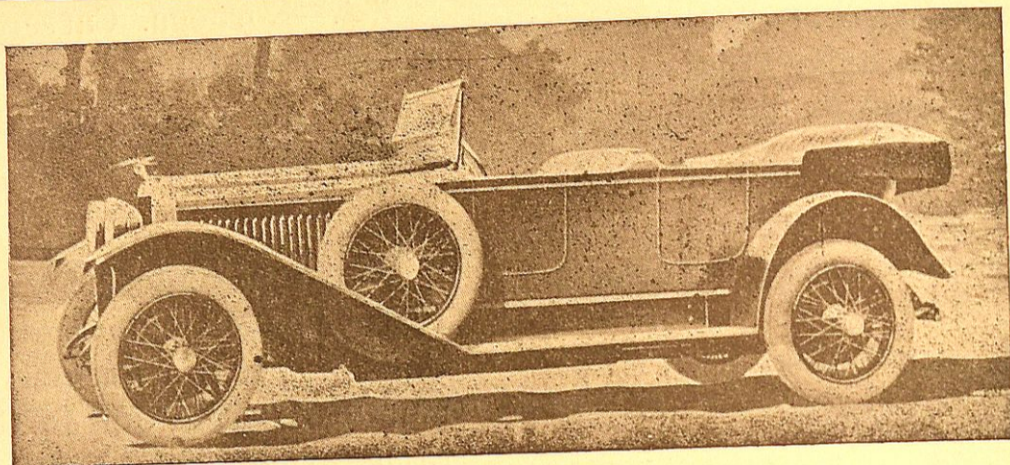


OFICINAS
Plaza de Zubieta, 2

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

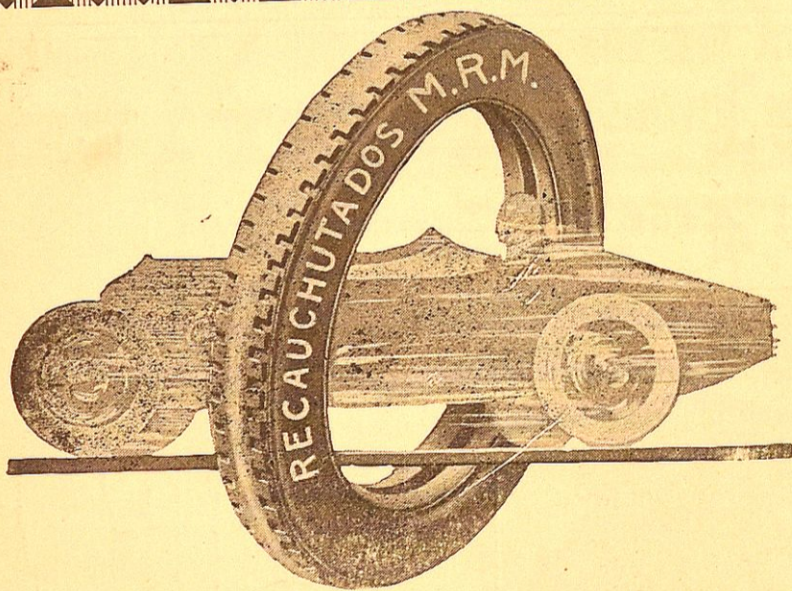
Echeverría Hermanos

Representantes exclusivos de los automóviles

«HISPANO-SUIZA»

GRANDES TALLERES MECANICOS
MONTADOS A LA MODERNA

Stock Michelin



RECAUCHUTADOS



RENOVACION DE NEUMATICOS

UNICO SISTEMA GARANTIZADO

MIRACRUZ, 28 A.

AUTO=ACCESORIOS

TODA CLASE DE ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Representación de los automóviles: **CHENARD-WALKER**

MODELÓS 8 - 11 y 16 CV. TURISMO

ID. 2 - 3 y 4 litros SPORT.

Vencedores en las Grandes Carreras de 24 horas (Le Mans y Spa)

ANTONIO VILDOSOLA

ANDIA, 2
Teléf.º 9-37

ECOS del III Circuito de San Sebastián

En el número anterior del *Boletín* hacíamos alusión a los comentarios favorables que la Prensa nacional y extranjera dedicó, en su día, al brillante resultado del III Circuito de San Sebastián.

Hoy queremos recojer, en estas páginas, una parte de aquéllos juicios críticos brotados de plumas de reconocida autoridad.

De *España Sportiva*, de Madrid :

«Durante los tres días de carreras, el meeting donostiarra, no solamente ha hecho honor a sus dos precedentes adiciones, sino que ha sobrepasado el éxito obtenido en ellas.

No se ha tratado solamente de una gran reunión deportiva, sino de una reunión deportiva «hors classe», como se registran pocas en el calendario mundial del automovilismo en particular y del deporte en general. La reputación de la organización del Real Automóvil Club de Guipúzcoa es una cosa que ya está consolidada universalmente. Buena prueba de ello es el éxito de este III Circuito que se abría ante una expectación en la que participaron los públicos de todos los países, alimentada por informaciones especiales de sus Prensas.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa puede estar orgulloso y satisfecho, lo mismo que aquellos organismos que no han vacilado en prestarle los más decididos y eficaces apoyos para la realización de su obra, que siendo una obra de progreso general, puesto que beneficia al del automovilismo, es también obra de particular trascendencia para la prosperidad del país. San Sebastián, Guipúzcoa salen engrandecidos después del éxito que premia sus esfuerzos, y a España también alcanza la gloria que la laboriosidad, la inteligencia, el infatigable tesón de estos hijos suyos han sabido crear a los ojos del mundo.»

De *El Mundo Deportivo*, de Barcelona :

«Son muchas las notas apuntadas en nuestro carnet o retenidas en nuestra mente que merecerían amplio desarrollo, pero es fuerra que por las acostumbradas exigencias de espacio nos limitemos hoy a glosar el desarrollo de la soberbia manifestación organizada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en términos generales.

Debemos señalar, ante todo, cómo el esfuerzo iniciado en 1923 por estos sportsmen convencidos y entusiastas que constituyen la joven entidad automovilista guipuzcoana, agrandado notablemente en 1924, ha tomado proporciones extraordinarias ahora, sin que por ello hayan alcanzado el límite de posibilidades que su fe deportiva y su tenacidad puede señalarles.

Acaso este límite sea alcanzado en 1926, con motivo de la organización del Gran premio de Europa, más por la que al año presente se refiere, no creemos incurrir en pecado de exageración, diciendo que el III Circuito ha alcanzado en cuanto a organización, éxito deportivo y éxito de público, proporciones de cosa perfecta.

Y si lo primero no nos asombra porque conocemos la capacidad de los organizadores y su afán de superarse a sí mismos, diremos que, en cambio, lo último nos ha sorprendido agradablemente. Creo que se han batido largamente todos los records de recaudación españoles y que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa habrá podido salir—«rara avis»— sin déficit ninguno.

Esta adhesión del público de «pago» al llamamiento de los organizadores, fué paralela a la del público «gratuito», que los tres días, pero especialmente el sábado y domingo, formó un cordón inacabable a lo largo del circuito.»

De la revista *L'Esport Catalá* :

«Los organizadores pueden estar contentos, sobre todo de haber llegado a una perfección de organización difícil de superar, tanto más loable cuando es la tercera vez que celebran esta prueba; y tanto en conjunto como en sus detalles, todo ha marchado como una seda. Y es que para llegar a este resultado, han trabajado todos con entusiasmo, con la ayuda decidida e inteligente de las corporaciones. Todos cuantos tenían una misión que cumplir han trabajado con eficacia, y no ha habido uno solo que haya desempeñado un papel decorativo. Aquí cada uno ha cumplido con su papel dando el debido rendimiento.»

De *L'Auto*, de París :

«El Gran Premio de España que fué presenciado por una concurrencia extremadamente elegante, ha conquistado un triunfo que constituye para los organizadores una recompensa merecida y que nos garantiza para 1926 un Gran Premio de Europa de un éxito sensacional.

El circuito de San Sebastián es difícil, incluso peligroso, pero constituye un terreno de ensayos incomparable para los coches de carrera.

La organización fué perfecta y felicitamos especialmente a los señores San Gil y Zappino. He ahí, para el año próximo, unos colaboradores muy indicados para la organización del Gran Premio de Europa, bajo la alta autoridad del R. A. C. E. que tan bien estuvo representado por el Sr. Resines.»

De la revista *Sporting*, de París :

«Entre los Grandes Premios automovilistas, el de España y porque se disputa en San Sebastián, tiene una nota de elegancia, de «chic», que no se encuentra en otra parte. Se advierte la presencia de una clientela rica, con mujeres de gran distinción, «par corbeilles pleines»... Aunque corresponde a la modista el secreto de esta elegancia, no impide que todos los que hacen el desplazamiento sean compradores de coches de lujo.

Entre los miles de coches que cubren el inmenso garage de Lasarte, apenas si se ven media docena de «cacharros». Allí están los fuertes Hispano-Suiza, los Rolls-Royce, los 6 cilindros Renault, los 8 cilindros Panhard-Levassor, los 18 caballos Peugeot o Voisin, los Delage gran sport, los Bugatti tan característicos, los Pierce-Arrow, los Packard, los Cadillac, los Sunbeam, los Daimler, los Studebaker, los Fiat, los Mercedes, todos en gran número.

Es indudable que el constructor que al precio del gran esfuerzo sabido lleva sus coches ante una semejante clientela, consigue una parte de su objeto.»

Aun podríamos seguir copiando nuevos juicios alagüeños de la Prensa nacional y extranjera, pero... para muestra basta un botón.

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 SEBASTIÁN

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**

Nuevos socios

- 398 D.^a Eugenia C. Azqueta. - S. S.
- 399 S. A. Olabour. - Madrid.
- 400 D. Enrique Satrustegui. - Barcelona.
- 401 D. Eduardo de Brunet. - S. S.

* *

El IV Circuito 1926.—En la asamblea internacional de París donde llevó la representación del Real Automóvil Club de España, su activo secretario y distinguido amigo nuestro, don Carlos Resines, fueron aprobadas y señaladas en el calendario oficial las fechas correspondientes al IV Circuito de San Sebastián que constará de las tres grandes pruebas siguientes:

- Julio 18—GRAN PREMIO DE ESPAÑA.
- » 22—GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPÚZCOA.
- Julio 25.—GRAN PREMIO DE EUROPA.

La Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa someterá a la aprobación del Real Automóvil Club de España los Reglamentos de estas tres pruebas sensacionales.

En el próximo número del Boletín, publicaremos un avance de sus principales partes.

Izaguirre Hermanos.—Estos conocidos proveedores de neumáticos cuyo establecimiento está instalado en la calle Miracruz, 22, nos han anunciado los descuentos que reservan a los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa a saber:

- «Michelin», 3 por 100.
- «Good-year», 10 por 100.
- «Dunlop», 12 por 100.
- «United Hates», 12 por 100.

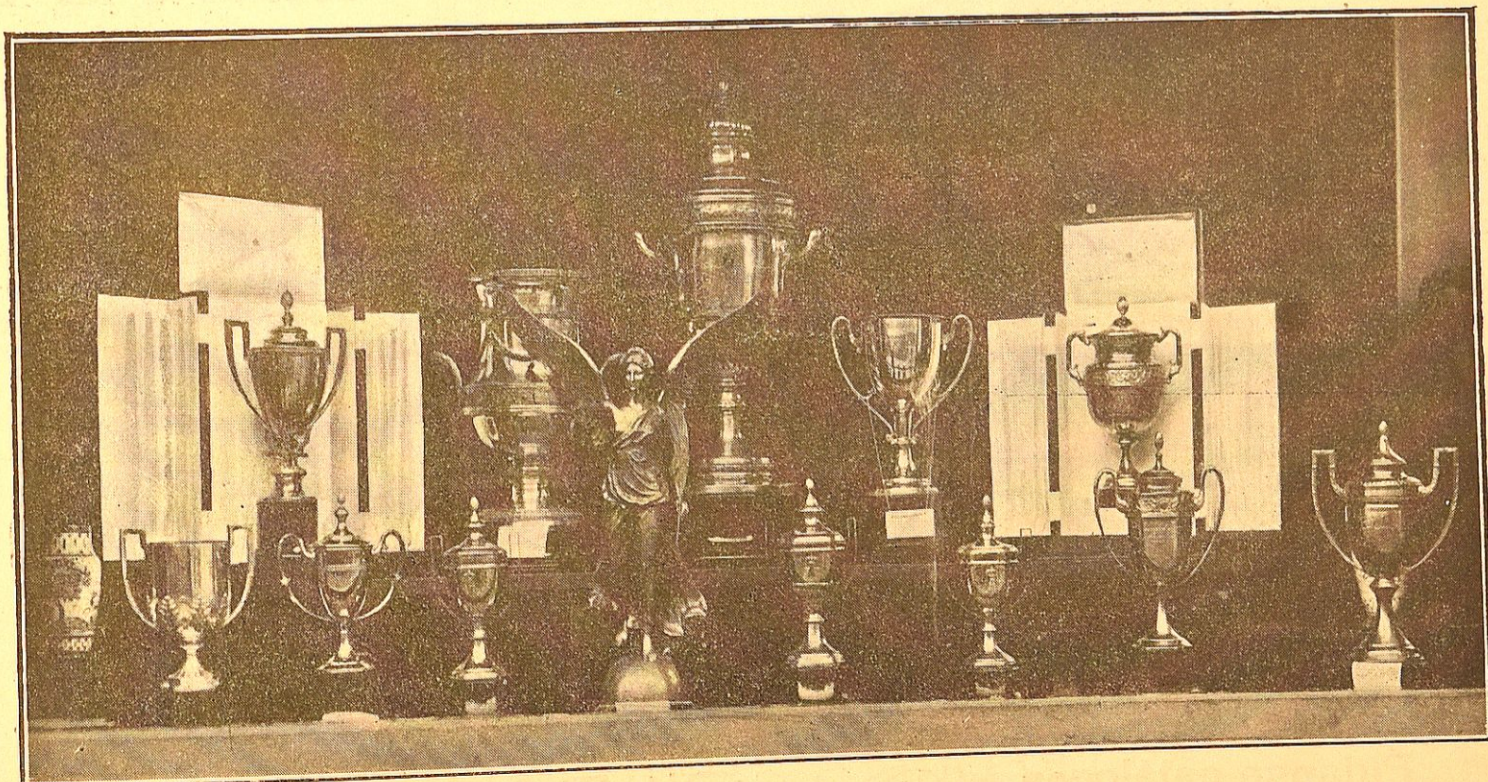
* *

Insignias del R. A. C. G.—Son numerosos los socios que lucen en los radiadores de sus coches el escudo-insignia de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa, pero faltan aún muchos por imitar esta conducta. En la secretaría del Real Automóvil Club de Guipúzcoa se facilitan al precio de **veinticinco pesetas**.

* *

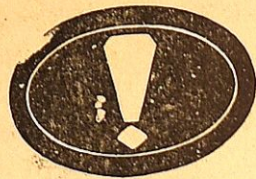
Horas de oficina.—Las oficinas del Real Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo) están abiertas:

- Por la mañana, de 10 a 1.
- Por la tarde, de 3 y media a 8.
- Teléfono núm. 15-29.



Los magníficos trofeos distribuidos a los ganadores en el III Circuito de San Sebastián

*** 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

Aceites para Auto marca

“ILO”

Reconocido como el mejor

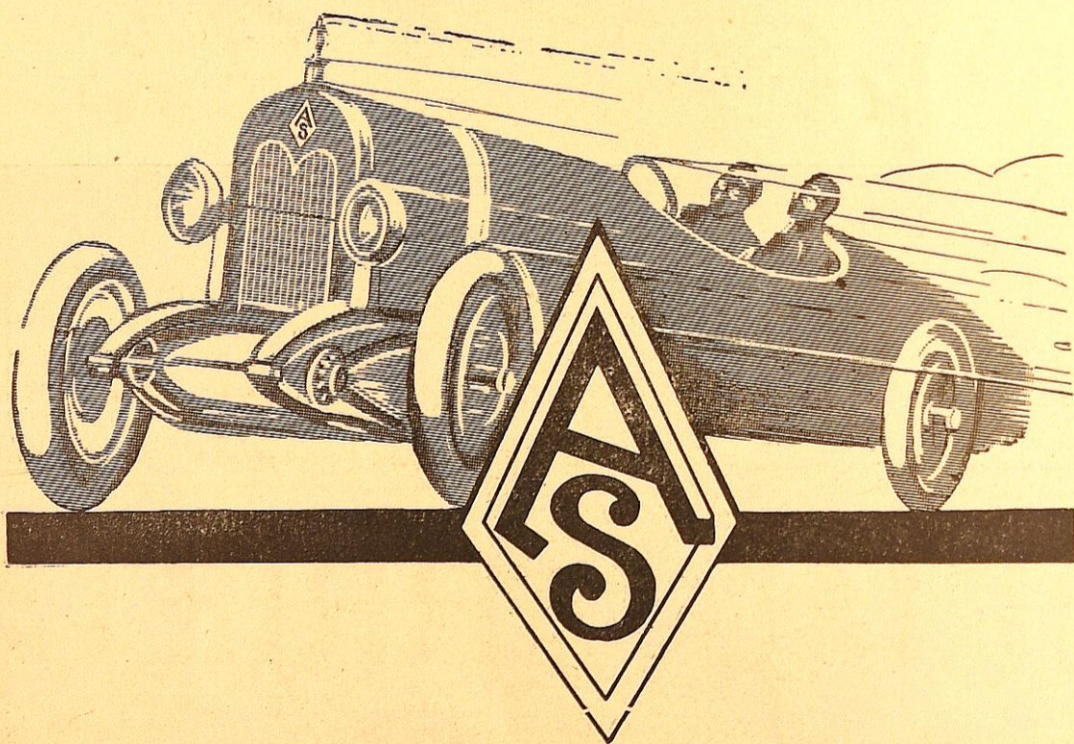
Representante:

Depósito en Pasajes



A. DE AZQUETA

Automóviles



**4 cilindros - 7 CV.
Frenos a las 4
:: :: ruedas :: ::**



**El joven sportman
lo desea**

por su

ELEGANCIA Y VELOCIDAD

Representantes exclusivos para España: **TALLERES MECANICOS Y GARAGE R. A. G.**

Pídanse catálogos.



BILBAO - Teléf. 22-14

RELACION de los vehículos con motor mecánico inscriptos en esta provincia durante el mes de Septiembre último.

Núm de orden	MARCA	H. P.	PROPIETARIO	DOMICILIO
4.051	Rolland Pilain....	10	D. Leonardo González.....	Irún.
4.052	Citroen.....	10	» Juan Bruguera.....	San Sebastián.
4.053	Id.	5	» Leopoldo Ramo Cabello.....	Irún.
4.054	Ford.....	12	» José Maizterrena.....	Añorga.
4.055	Renault.....	15	Sres. Olasagasti y Peña.....	San Sebastián.
4.056	Id.	10	D. Germán Paguan.....	Tolosa.
4.057	Id.	6	» Esteban Peñate.....	San Sebastián.
4.058	Fiat.....	10	» Victor Mendiola.....	Id.
4.059	Citroen.....	10	Sdad. E. de Automóviles «Citroen»...	Madrid.
4.060	Rolls Royce.....	40-50	D. Antonio Urquijo de Federico...	Id.
4.061	Panhard Levassor.	16	D. ^a Juana Laparte (Vda. de Rezola).	Alza.
4.062	Citroen.....	10	D. Francisco López Dóriga.....	Madrid.
4.063	Fiat.....	15	» Pedro Abellán.....	San Sebastián.
4.064	Ford.....	12	Sres. Loidi y Zulaica.....	Id.
4.065	Citroen.....	5	D. Enrique Sánchez.....	Id.
4.066	Studebaker.....	12	» Isabel de Viala.....	Id.
4.067	Berliet.....	12	» Alejandro Bengoa Celaya.....	Eibar.
4.068	Ford.....	12	Diputación Provincial de Guipúzcoa.	San Sebastián.
4.069	Renault.....	15	D. Urbano López.....	Vergara.
4.070	Id.	6	» Pedro Rodríguez Garrido.....	San Sebastián.
4.071	Citroen.....	5	» Augusto Moya.....	Id.
4.072	Ford.....	12	» Tomás Altuna.....	Id.
4.073	Buick.....	12	» Alvaro Martínez de Alcobilla...	Id.
4.074	Chenard Walcker.	11	» Pedro D'Hiver.....	Id.
4.075	Ballot.....	10	» José Añibarro.....	Mondragón.
4.076	Renault.....	6	» Mariano Sanjuán Sanjuán.....	Madrid.
4.077	Peugeot.....	5	» Antonio Zapata.....	Granada.
4.078	Renault.....	10	» Fausto Ruiz.....	San Sebastián.
4.079	Ford.....	12	» Pío Anza.....	Id.
4.080	Ballot.....	10	» Ramón Múgica.....	Id.
4.081	U. S. A.....	30	Sres. Ibarondo y Comp. ^a	Id.
4.082	Renault.....	6	D. José M. Velasco.....	Fuenterrabía.
4.083	Fiat.....	20	» Mauricio Damborenea.....	San Sebastián.
4.084	Citroen.....	10	Sdad. Importadora de Herramientas.	Id.
4.085	Ford.....	12-20	D. J. H. Velarde.....	Id.
4.086	Packard.....	25-30	» José Manuel Mazario.....	Alza.
4.087	Aleyon.....	3	» Eduardo Cobos.....	San Sebastián.
4.088	Chrysler.....	12	D. ^a María Dolores Umbina.....	Valmaseda (Vizcaya).
4.089	Citroen.....	10	D. Antonio Sancho.....	San Sebastián.
4.090	A. S.....	15	» Ciriaco Reig.....	Estella.
4.091	Buick.....	16	» Ricardo Otaño.....	Azcotia.
4.092	Hotchkiss.....	12	» Sadik Henein Pachá.....	Madrid.
4.093	Fiat.....	10	» Luis Urrutia.....	San Sebastián.
4.094	Berliet.....	16	» Antonio Aulestiarte.....	Id.
4.095	Hudson.....	15 20	» Gregorio Zabala.....	Azcotia.
4.096	Rochet Schneider.	20	» José Ruiz de Roda.....	Oviedo.
4.097	Renault.....	10	Sres. Carasa Cilvity y Lacort.....	San Sebastián.
4.098	Studebaker.....	16	D. Patricio Elorza.....	Legazpia.
4.099	Chevrolet.....	12	» Victor Ocholorena.....	Hernani.
4.100	Berliet.....	16	» Francisco de Inés Pons.....	San Sebastián.

EDITORIAL ARRIETA

PAPELERIA - ARTICULOS DE ESCRITORIO



LARRAMENDI, 19

TELEFONO 19-00

SAN SEBASTIÁN

CAFÉ CHO-KO

.. **Café especial** ..

Servicio a domicilio

∴ **El preferido por los deportistas** ∴

Especialidad en mariscos de todas clases

Alameda, 7

Teléfono 19-96

SAN SEBASTIAN

CALZADOS

URBIETA, 8

TELLO

Sección Económica

Calle de Urbieta, 34

SAN SEBASTIAN

ALDAY Y COMP.^A

Afamados Lubrificantes «DAYL»

COTTONES, GRASAS, ETC. ETC.

Euskalduna, 4

BILBAO

Curiosos consejos para el automovilista

La revista «The Australian Motorist» dá, en uno de sus últimos números, una serie de consejos, que por su gran utilidad, creemos conveniente copiarlos. Dicen así:

Antes de partir, verifique usted si las cuatro ruedas están en su sitio y dos a cada lado.

Es conveniente antes de poner en marcha el coche, levantar el capot para saber si el motor sigue en su sitio pues ahora los robos son frecuentes desde que la policía solo sirve para multar a los automovilistas. Si os encontráis que el motor ha sido robado, pedir otro a vuestro garagista el que os lo venderá encantado.

Si el motor no marcha, poner el contacto.

La puesta en marcha puede no funcionar, si la batería de acumuladores ha sido sacada del coche por ejemplo para cargarla. Este defecto de funcionamiento se corrige volviendo a poner la vieja batería en el coche o comprando una nueva.

Si partís para un largo viaje, verificad el que las bujías estén colocadas en sus sitios en los cilindros. La menor falta de atención sobre esto os impediría hacer una buena media sobre todo en las carreteras accidentadas.

Verificad también que los hilos de las bujías estén bien sujetos porque sino correis el peligro de perderlos.

Es una buena costumbre mirar de vez en cuando cuanta gasolina queda en el depósito. Es bueno añadirle algo de tiempo en tiempo y por lo menos una vez cada 2.000 kilómetros.

También se recomienda que haya siempre algo de aceite en el motor.

Los ruidos que a veces se notan en el motor son difíciles de localizar. Si embargo si os dáis cuenta que una biela atraviesa el carter, consultad con un técnico competente; es posible que esa biela esté rota.

Si el coche se para con gran ruido puede ser que el puente trasero esté deshecho.

Si perdéis la caja de los cambios de velocidad recorred en sentido inverso el camino que lleváis; tenéis probalidades de encontrarla. Es un trabajo bastante desagradable para el conductor volverla a poner en su sitio por lo que conviene que os dirijáis a un especialista.

Si el coche abandona bruscamente la carretera examinad la dirección antes de reanudar el viaje porque de lo contrario podréis tener una falta de paralelismo en las ruedas delanteras y se desgastan rápidamente los neumáticos.

Si rodáis con un neumático desinchado, aunque no sean más que 50 kms. es prudente que reemplacéis vuestra llanta por una nueva; consultad para ello el servicio de entretenimiento.

Si vuestra batería de acumuladores está completamente seca quejaros al garagista encargado de su cuidado, pero antes de hacerlo es prudente hecharle agua a los vasos de la batería porque sino tomando como pretexto la sequedad de las placas os hará pagar más caro.

Un automovilista de experiencia lleva las siguientes herramientas: un gato y una bomba de hinchar neumáticos. Algunos conductores estiman útil tener una llave inglesa. Los meticulosos llevan alguna vez una aceitera; en este caso hay que tener cuidado que no haya nada dentro para que no manche.

Las cámaras pinchadas pueden almacenarse debajo de los asientos. Si tenéis la mala costumbre de llevar herramientas en el coche, las cámaras nuevas sirven para envolverlas y constituyen

un embalaje que impide bailar a la herramienta y hacer ruido.

Si por casualidad vuestros frenos están bien tensados y de improviso véis un obstáculo en la carretera, recordad que debéis frenar suavemente para evitar un desgaste excesivo de los neumáticos.

Tened buen cuidado de llevar siempre la rueda de repuesto; si la dejáis en el Garage, os exponéis a que algún buen intencionado se divierta mientras estáis fuera en haceros agujeros en la cubierta.

Si rompéis una ballesta, acelerar para que lleguéis a casa antes que se os rompa la segunda.

Si os hace ruido el capot, la sola manera de corregirlo es quitarlo.

Lista de objetos que es de utilidad llevar siempre en el coche: cuerdas de diferentes tamaños, un surtido de agujas, varios corchos, cámaras pinchadas, tres o cuatro martillos sin mango, pedazos de tubos viejos, un cuchillo en mal uso, un par de tijeras roñosas, un trozo de sierra, un destornillador sin mango, una colección de bombillas con los filamentos quemados, un farol piloto viejo, un bote lleno de grasa y sin tapa, una botella con aceite sin corcho, y por último algunas válvulas inservibles. Estas son las piezas de repuesto que se encuentran siempre en la caja de todo conductor experimentado.

Si lleváis una cajita necesaria para la reparación de los neumáticos, tened cuidado de no poner en ella el tubito de disolución. Si tenéis empeño en llevarlo no os olvidéis de quitarle el tapón; así la disolución se evaporará fácilmente.

Los conductores viejos y acostumbrados a la carretera llevan siempre una bomba y un gato que no funcionan.

El hecho de poseer una manivela de puesta en marcha indica que el conductor es un novato. No llevéis, pues, este accesorio.

Procurad cuidadosamente que las cabezas de los engrasadores no se vean. Si están cubiertas de barro y polvo, no las desmontéis porque el barro seco les impiden que se caigan y recordad que si no podéis verla no os entrará la tentación de destornillarlas, ya que llenar la cabeza de los engrasadores es la operación más sucia que se conoce.

El tapón y el capuchón de las válvulas son los accesorios que menos usan los conductores de alguna experiencia. Por consiguiente tirarlos a la cuneta de la carretera.

No limpiéis jamás el motor; nada impide las vibraciones como una capa de uno o dos centímetros de polvo grasiento y absorbe el ruido.

Cuando desmontáis un neumático en el camino, tener cuidado de pasear la cámara por el polvo de la carretera, hasta que se recubra bien y ponerla luego dentro de la cubierta. Nunca empleéis el talco. Esto es al menos lo que hacen los automovilistas más expertos.

Si los hilos del encendido están desnudos y forman contactos con el metal atarlos con cuerdas a cualquier órgano cercano. Examinad con cuidado la cuerda antes de salir de vuestra casa para ver si está en buen estado y sustituirla si aparece usada.

Si el tapón de aceite del puente trasero se os ha perdido, vigilad con atención el engrase del piñón y la corona pues corren peligro en algunos casos.

Si una junta pierde, usad el jaboncillo para evitarlo; el jaboncillo se encuentra en cualquier

AUTOMOVILES

LANCIA

Modelos disponibles.

Lambda 12 HP. desmontable.

REPRESENTANTE PARA GUIPUZCOA Y NAVARRA:

LUIS RODRIGUEZ GAL.

:-

Teléfono 272 - IRUN

En San Sebastián

para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias

Visite usted los



Almacenes ROIG

GARIBAY, 6 -:- TELÉFONO 3-22

De las Casas de confianza

la que más barato vende

lado mientras que una junta nueva es difícil de obtenerla y cuesta más caro.

Recordad siempre que cuantos menos bolones y tuercas pongais al montar el coche, menos tendréis que soltar al desmontar. Por lo general hay demasiadas bridas para sujetar el capó; una de cada lado basta y podéis quitar las restantes.

Si el radiador pierde es que tiene agua dentro. Dejarlo que pierda. A la larga el agujero terminará por obstruirse gracias a la roña que adquirirán los bordes.

Si tenéis fallos en un cilindro recordad que os quedan 3 o 5 según que vuestro coche sea de 4 o de 6 cilindros. Si los fallos se extienden a los demás cilindros arreglados en forma que siempre os quede uno por lo menos en estado normal de funcionamiento.

Si el silencioso está obstruido, no os queda más remedio que agujerearlo con un punzón; no tenéis necesidad de desmontarlo ni proceder a su limpieza al menos que por su posición sea difícil agujerearlo.

Si alguna de las bujías no da chispa podeis sospechar de aquella que tenga la porcelana rota o de la que tenga el cable sin sujetar.

Cuando transportéis paquetes pesados, de grandes dimensiones, pedazos de fundición o maderas acordaos que los asientos del coche son un excelente embalaje.

Conservad cuidadosamente los trapos con grasa para limpiar la carrocería; es lo más cómodo para quitarle el polvo al barniz y el procedimiento más rápido.

La noche que dejéis vuestro coche parado en la calle, encended los faros; es un sistema magnífico para comprobar el buen funcionamiento de la batería. Si luego la encontráis descargada podéis aprovechar para mandarla limpiar y recargar.

No vaciéis, ni limpiéis nunca el carburador hasta tanto que su suciedad impida andar el coche. Caso de hacer esta limpieza, que sea al aire libre por el mal olor de la gasolina.

Si el mando de la dirección se rompe, os daréis cuenta por cierta dificultad que experimentaréis en dirigir el coche. Los conductores de autos de carrera examinan siempre cuidadosamente estos órganos, pero los conductores con práctica tienen otros asuntos de que ocuparse, además es una avería tan fácil de diagnosticar en carretera, que no merece la pena prevenirla con un examen en el garage.

El 90 por 100 de las veces cuando se parte el cigüeñal, el motor da unos signos de funcionamiento poco regular y no es prudente seguir marchando porque el mal puede agravarse.

Si se os rompe la correa del ventilador, repone el agua del radiador; el agua no cuesta nada y así economizaréis el precio de una correa nueva.

Si nuestro coche ha sido construido para llevar 5 personas, es corriente y normal llevar 5 personas detrás y 3 delante. Los niños además de estos 8 pasajeros pueden ir en el techo. Si es necesario pueden añadirse 2 pasajeros más en los estribos. Siempre se ha dicho que un coche de 5 asientos tiene mejor la carretera cuando transporta 10 personas.

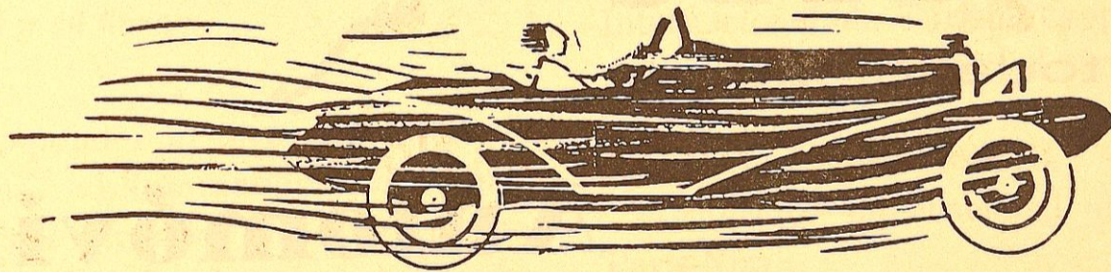
Si nuestro coche se muere en una cuesta, haced patinar el embrague en lugar de cambiar de velocidad. Nunca faltan garages a lo largo de las carreteras y tan bien surtidos que casi siempre se encuentran en ellos y a buen precio, discos de embrague nuevos.

Cuando os paréis en una carretera dejad el coche donde queráis. Si otro coche le dá un golpe, peor para su conductor; eso le enseñará a ser otra vez más prudente.

El cubre radiador debe tenerse siempre plegado en un rincón del garage; economizaréis así mucho tiempo, cuando queráis levantar el capó.

No apretéis nunca las tuercas ¿Cómo os arreglaréis sino para aflojarlas?

Podríamos seguir dándoos consejos pero por hoy ya basta.



AGUIRREGAVIRIA HERMANOS - INGENIERO

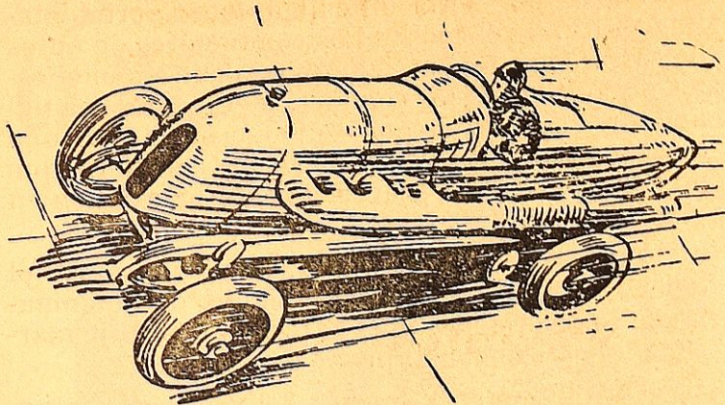
LUBRIFICANTES



UNICOS GARANTIZADOS

DELEGACION DE FÁBRICAS INGLESAS

OQUENDO, 12 - SAN SEBASTIAN - OQUENDO, 12



BUJIAS

K. L. G.

Representación exclusiva:

Olabour S. A.

SAN SEBASTIÁN: Av. Libertad, 12

MADRID: Reina, 35 - 37

BILBAO: Gran Vía, 46

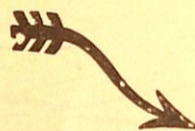
SANTANDER: Paseo Pereda, 28

POTENCIA, VELOCIDAD Y ECONOMIA

A grandes velocidades de un motor, el uso de bujías mal construídas, puede ocasionar un retroceso de la chispa o una pre-ignición; ambas circunstancias causan una inmediata reducción de la velocidad. Usando bujías **K. L. G.** no cabe retroceso de la chispa ni la pre-ignición, y por tanto, el motor rendirá su mayor velocidad. En coches de SPORT, turismo o comercial, la velocidad se traduce en máximo rendimiento

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.
VILLARREAL - ZUMARRAGA.—Fábrica	„ 14-90

El "rallye" automovilista de Monte-Carlo

TENDRA LUGAR DURANTE EL MES DE ENERO DE 1926

120.000 francos de Premios

«L'International Sporting Club» y el «Automovil Club de Mónaco» organiza con el concurso de «L'Auto» y por tercera vez el «rallye automovilista» de Monte-Carlo, verdadero «criterium» internacional de turismo y para cuya clasificación intervienen *la distancia recorrida, el número de personas transportadas, la velocidad realizada y la regularidad de la marcha en un circuito accidentado.*

Los participantes en esta prueba abierta a los ciclecars, «voiturettes» y coches automóviles, podrán tomar la salida en las principales Ciudades de Europa (mencionadas en el mapa del «rallye»). Fijarán ellos mismos el día y la hora de su salida, siguiendo la media horaria que calculen realizar (*máximum 35, mínimum 20 kilómetros por hora*), en forma de llegar a Monte-Carlo *el 21 de Enero de 1926 entre las 10 y 16 horas.*

* *

Para responder al deseo de numerosos turistas, «L'International Sporting Club», ha decidido crear una nueva prueba, denominada «*Rendez vous de Monte Carlo*» que permitirá a toda una nueva Categoría de competidores, efectuar en condiciones corrientes de turismo una parte del recorrido del «rallye», y tomar parte en los diferentes concursos de que consta el programa, sin estar obligados a realizar una media elevada, ni a seguir un itinerario estrictamente impuesto.

PROGRAMA:

20 de Enero de 1926.—Llegada del «*Rendez vous Monte-Carlo*».

Día 21.—Llegada del «*Rallye Monte-Carlo*».

Día 22.—Concurso de regularidad.

Día 23.—Carrera de la cuesta de Mont des Mules.

Día 24.—Concurso de Comodidad.
Desfile y distribución de premios.

* *

El reglamento será remitido a toda persona que lo solicite a «L'International Sporting Club» a Monte Carlo y al diario «L'Auto», 10 rue du Faubourg - Montmartre, en París.

La clausura del plazo para inscribirse tendrá lugar el 25 de Diciembre de 1925.

Criterium Internacional de Turismo y pruebas de Velocidad

Organizados por el Automóvil Club de Niza, el Automóvil Club de Mónaco y el Automóvil Club de Cannes, tendrán lugar en las fechas comprendidas entre el 16 y 28 de Febrero de 1926, el Criterium Internacional de Turismo y pruebas de velocidad, con sujeción al siguiente programa:

Del 16 al 19 de Febrero.

Criterium internacional de turismo
París-Niza.

21 de Febrero

Carrera en cuesta de Mont-Angel.

23 de Febrero

Carrera de la Cuesta de la Turbie.

28 de Febrero

Carrera de la cuesta de L'Estével.

* *

«L'International Sporting Club» de Monte-Carlo organiza para el día 19 de Marzo de 1926, el 18.º Concurso automovilista de elegancia

Es este el Concurso de elegancia el más antiguo y el más importante y fué creado en 1903.

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

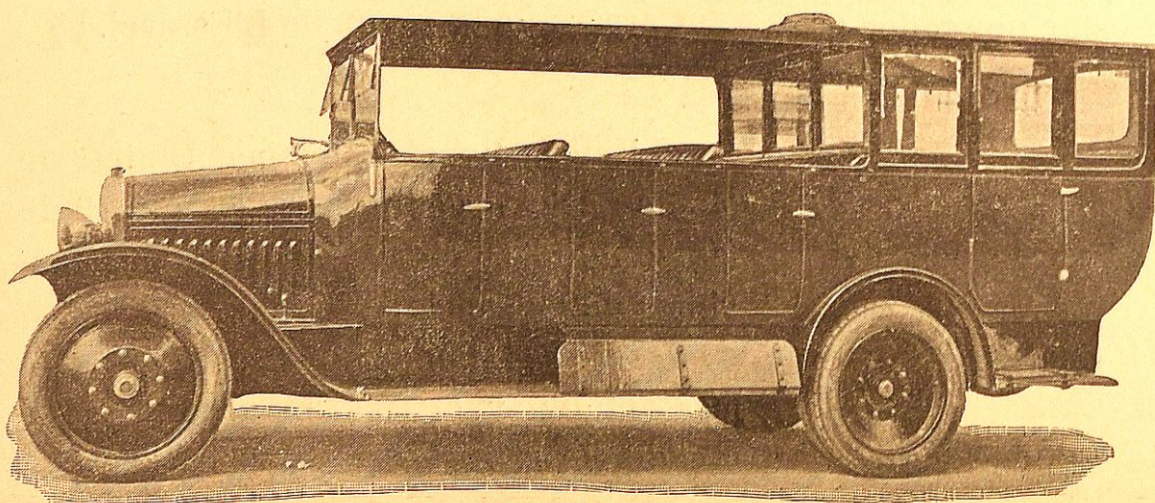
Plaza de Bilbao, 1 y Gloria, 1 :- San Sebastián

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)



GARAGE

Bengoechea

SERVICIO DE AUTO-CARS DE GRAN LUJO Y AUTOMÓVILES DE ALQUILER

Teléfonos 3-91 y 1-05

SAN SEBASTIÁN

DE TODO VAPORO Y ECOS Y RESULTADOS

La Reichsverand.... de la industria automovilista alemana no quiere tomar parte en las carreras de automóviles que se anuncian para el año próximo, porque los constructores alemanes tienen necesidad de todas sus fuerzas financieras, técnicas y comerciales para poder vender sus coches a un precio mucho más bajo.

Esto nos cuenta un colega de la vecina república.

* *

Comunicaciones de Guipúzcoa.—Se trata de una interesante obra cuyo autor es el ingeniero Director de la Red Telefónica Provincial, don Ignacio M.^a Echaide cuya adquisición recomendamos a nuestros automovilistas.

Este libro, muy bien presentado, es una verdadera enciclopedia de comunicaciones sin que el menor extremo escape al espíritu compilador del autor. Teléfonos, telégrafos, correos, CARRETERAS, ferrocarriles, tranvías, automóviles, coches, puertos, playas, balnearios, santuarios, fondas y hoteles, MONTES, DEPORTES. etc, etc. Todo, absolutamente todo, está recogido en esta monumental obra con sus horarios, tarifas, situación, distancia y más nimios detalles.

Avaloran este conjunto cuatro magníficas cartas a saber:

Un plano de Guipúzcoa a cinco tintas con indicaciones de carreteras y sus longitudes en kilómetros, líneas telefónicas, montes, ríos, pueblos, santuarios, barrios y estaciones del teléfono.

Otro con perfiles de las carreteras de Guipúzcoa indicando la altura en cada punto sobre el nivel del mar.

Plano de San Sebastián con indicación de todas sus calles y centros de comunicaciones; y finalmente

Un osquema de todas las comunicaciones telefónicas interurbanas.

Felicitemos a su autor.

* *

El 509 Fiat.—Es la última novedad sensacional que ha lanzado al mercado la reputada firma italiana. El «Fiat» 509, de 6 HP. de fuerza y 1.000 cc. de cubicage, cuya construcción en serie parecía algo imposible de realizar, por las excelencias que en tan pequeño coche se reúnan, así como el perfecto acabado de sus menores detalles, ha obtenido un gran éxito de aceptación.

Las principales características de este nuevo modelo son las siguientes:

Motor de cuatro cilindros, formando monobloc; válvulas en la culata con árbol de excéntricas en la misma; tres marchas hacia adelante y marcha atrás; cuatro frenos; completamente equipado y carrozado con exquisita elegancia. El motor cubica 1.000 cc. tiene 6 HP. nominales y 18 HP. al freno, desarrollando una velocidad de 90 kms. por hora.

* *

¿De dónde es ese auto?—De vez en cuando cruzan por las calles automóviles con las matrículas más raras para quienes no están iniciados. Queremos satisfacer su curiosidad publicando a continuación las abreviaturas de nacionalidad que deben ir junto a la placa de la policía. En otra ocasión publicamos lo referente a las provincias españolas:

ESPAÑA	E.
Alemania	D.
Austria	A.
Bélgica	B.
Checoslovaquia	C. S.
Dinamarca	D. K.
Estados Unidos	U. S.
Finlandia	S. F.
Francia	F.
Gran Bretaña	G. B.
Grecia	G. R.
India	B. I.
Italia	I.
Luxemburgo	L.
Mónaco	M. C.
Noruega	N.
Países Bajos	N. L.
Polonia	P. L.
Portugal	P.
Rusia	R.
Rumania	R. M.
Servia	S. B.
Suiza	C. H.

Gimnasio Casalonga

15, Calle Peña y Goñi -:- (A 50 metros del Kursaal)

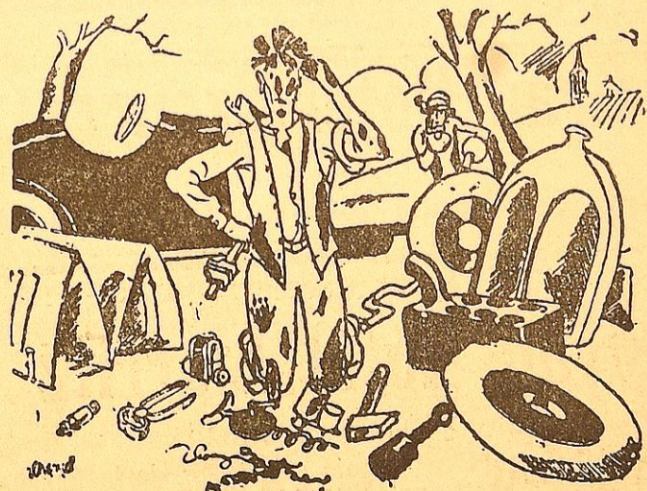
CULTURA FISICA -:- BOXFO

CENTRO DE LA GENTE SELECTA - LECCIONES PARTICULARES - MASAJES

¡No se preocupe usted!—Si su coche sube difícilmente las cuestas, marcha con lentitud en llano y gasta con exceso aceite y esencia: no culpe a su motor: equípe inmediatamente sus cilindros con un juego nuevo de bujías K. L. G.

Al instante observará más potencia, mayor velocidad, fácil arranque y economía de gasolina y lubricante.

La diferencia y el perfeccionamiento que procura a la marcha de un coche el empleo de las bujías K. L. G. son tan considerables, que su interés debe estar en montar desde hoy un juego completo de bujías K. L. G. sobre su motor.



—Por fin...no tenía esencia..

Garages recomendados

Garage Internacional

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

Garage Bengoechea

AUTOMÓVILES DE ALQUILER

TALLERES: Peña y Goñi OFICINAS: Plaza Alameda, 4

Teléfonos 3-91 y 1-05

Garage Panhard

Miracruz, 26

Garage Continental

Marina, 4

Garage Garnier

Calle Iparraguirre

Teléfono 3-98

GARAGE HISPANO SUIZA

Marina, 6

Garage Cantábrico

Calle San Francisco

Garage Gros

Calle Usandizaga, 11

Tel. 30-21

Garage Ibañez

Aguirre Miramón, 9

Teléf. 31-12

Garage Victoria

Barrio de Gros

Teléfono 3-48

Hoteles y Restaurantes recomendados

Gran Hotel Ezcurrea

Santa Catalina, 1 ♦ Teléfono 1-44

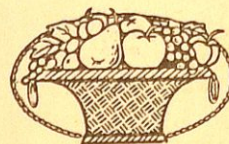
Gran Hotel Biarritz

Plaza del Arenal

Frente a la Bahía de la Concha

Gran Hotel Central

Antiguo Parador Real



Calle Mayor, 5 ♦

Teléfono 14-43