

AÑO II

San Sebastián, 31 Octubre 1926

NÚM. XXIV

Los motores a dos tiempos

Al anunciarse y comentarse el probable desarrollo de los Grandes Premios Automovilistas de 1926, se dió como cosa segura la participación de algunos coches, representativos de diversas marcas, equipados con motores a dos tiempos.

En estas mismas columnas fué anotada la novedad y eran muchos los que esperaban un resurgimiento de los casi abandonados dos tiempos como consecuencia de los resultados, que se suponía debían dar, en las carreras de la finida temporada. Los hechos no dieron la razón a los que así pensaban y de los dos tiempos en proyecto o estudio no llegó a brillar ni uno solo en los Grandes Premios.

Ello, sin embargo, no debe considerarse como a un fracaso rotundo de tal solución, ya que, si se examina serenamente, los cuatro tiempos tuvieron también sus dificultades para poder ponerse en línea y terminar de una manera honorable sus carreras.

Los constructores que tenían en proyecto coches especiales equipados con motores a cuatro tiempos para los Grandes Premios de 1926, no adoptaron soluciones nuevas y revolucionarias en los mismos y, a pesar de ello, y de la larga experiencia que tenían en el establecimiento de máquinas de aquel tipo, pasaron los grandes apuros antes de lograr una eficaz puesta a punto de las mismas.

Así, pues, no es de extrañar que los atrevidos constructores que se lanzaron al dos tiempos, nuevo para ellos, se encontraran ante dificultades no solubles en unos cuantos meses.

«Sima-Violet», la popular marca autociclista, fué la única en Europa que logró que sus coches equipados con motor a dos tiempos marcharan y «Duesenberg» en América realizó análogo «milagro».

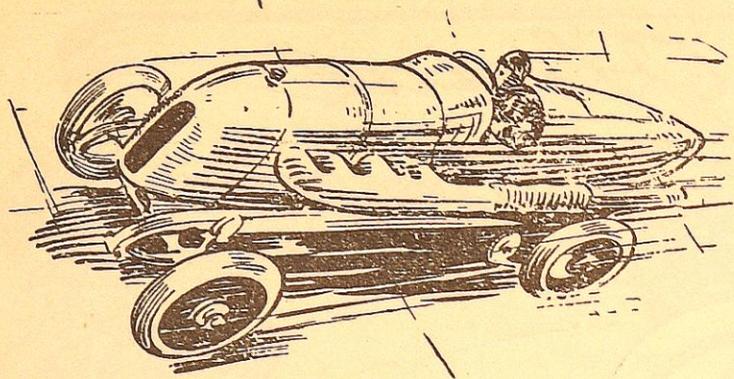
Sin embargo, lo mismo «Sima-Violet» que «Duesenberg» se mostraron menos rápidos que sus rivales equipados con motores a cuatro tiempos, pareciendo ambos no estar definitivamente puestos a punto.

Las primeras tentativas parece no han desanimado a los buscadores que siguen trabajando en la puesta a punto de sus máquinas, haciendo esperar que en la próxima temporada serán varios los dos tiempos participantes en los Grandes Premios de Velocidad.

La actualidad de los motores a dos tiempos en relación con las carreras automovilistas, había decaído bastante, pero la salida del tal comentado «Fiat», seis cilindros, ha vuelto a remover tal cuestión.

La Casa «Fiat», después de su triunfal lanzamiento del sobrealimentador, y previendo la interesante aplicación de tal dispositivo a los dos tiempos, empezó a proyectar un motor de tal tipo que fué largamente ensayado en el banco de pruebas.

La construcción de dicho motor y sus laboriosos ensayos no tardaron en llegar hasta el público; pero, en cambio, los resultados de tales ensayos fueron celosamente guardados y no se sabía exactamente hasta qué punto eran animadores.



BUJIAS

K. L. G.

Representación exclusiva:

Olalabour S. A.

SAN SEBASTIÁN: Av. Libertad, 12

MADRID: Reina, 35 - 37

BILBAO: Gran ía, 46

SANTANDER: Paseo Pereda, 28

POTENCIA, VELOCIDAD Y ECONOMIA

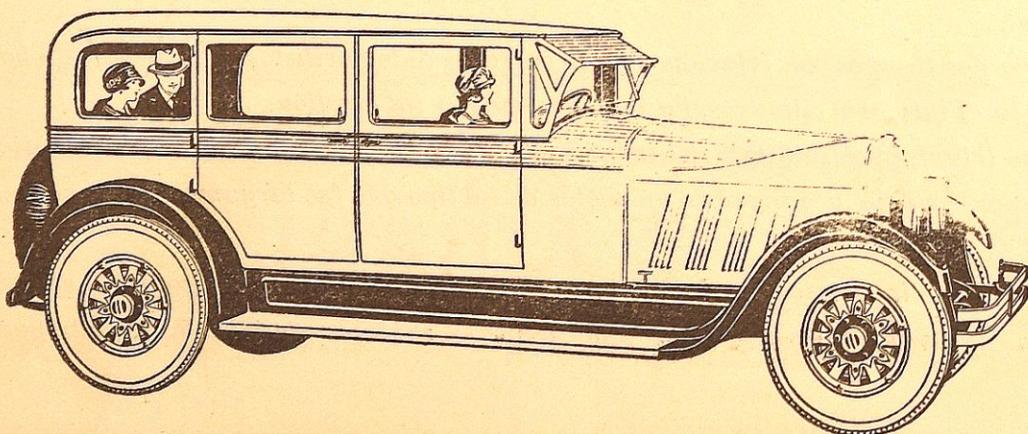
A grandes velocidades de un motor, el uso de bujías mal construídas, puede ocasionar un retroceso de la chispa o una pre-ignición; ambas circunstancias causan una inmediata reducción de la velocidad. Usando bujías **K. L. G.** no cabe retroceso de la chispa ni la pre-ignición, y por tanto, el motor rendirá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

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 sumo 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”



Automóviles **AUBURN**

Exposición y venta:

HERNANI, 9

SAN SEBASTIÁN

Finalmente, «Fiat»—después de no poder inscribirse en los Grandes Premios por no darle entera satisfacción su máquina—ha dado por terminados sus ensayos al banco de pruebas y ha montado sus motores sobre los coches, pareciendo indicar con ellos que su dos tiempos está definitivamente puesto a punto.

El dos tiempo «Fiat» es un motor de seis cilindros en línea con doce pistones y dos cigüeñales dispuestos. La explosión tiene lugar en dicho motor entre dos pistones opuestos que sucesivamente se acercan o se apartan. Dichos pistones atacan dos cigüeñales independientes, que giran en el mismo sentido y que comunican su movimiento al eje motor del sistema.

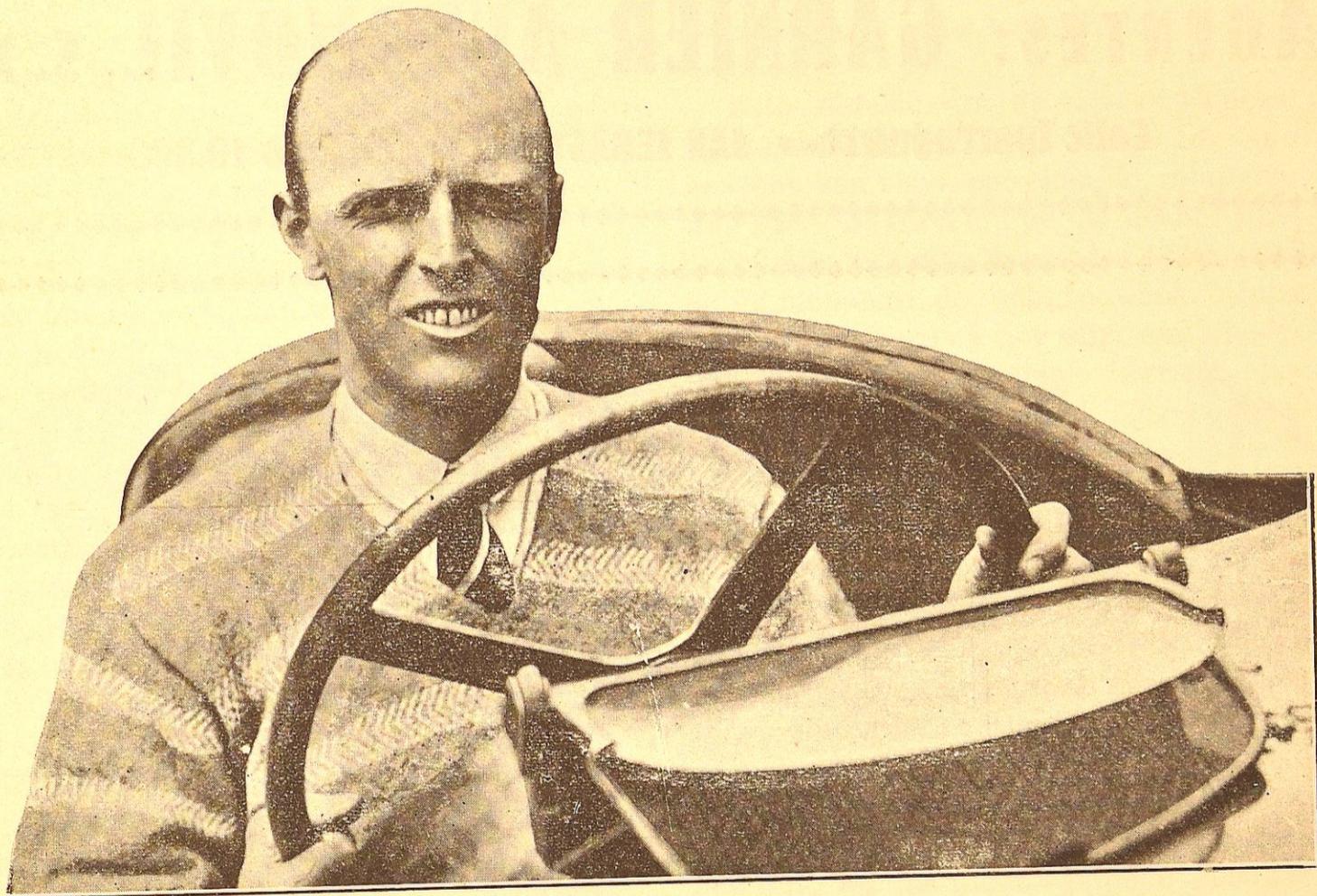
En el «Fiat» dos tiempos la admisión se efectúa forzada, gracias a un compresor rotativo y el escape tiene lugar por orificios o ventanas que dejan abiertos los pistones al punto bajo de su carrera.

Como puede juzgarse por lo dicho, el nuevo «Fiat» dos tiempos presenta interesantes particularidades y su conjunto no es excesivamente complicado.

Los demás dos tiempos en proyecto o ya construidos para los Grandes Premios tienen asimismo una elegante sencillez que hace deseable su generalización a los modelos turistas. La simple técnica de los populares motores a dos tiempos y tres ventanas de la que se apartaron muchos proyectistas al intentar establecer nuevos tipos de motor a dos tiempos, fué seguida al proyectar los litro y medio para las carreras de la pasada temporada que, en general, eran menos complicados y de establecimiento más económico que los cuatro tiempos de los Grandes Premios.

Un buen ejemplo de tal particularidad la da el dos tiempo «Duesenberg», que hizo sus debuts en la pista de Indianópolis, el llenado de los cilindros se efectúa por un compresor centrífugo que envía la mezcla carburada, a presión, a un distribuidor rotativo que se encarga de introducirla en cada cilindro en el momento oportuno; el escape tiene lugar, como en los dos tiempos clásicos, por un orificio practicado en el cilindro y que deja al descubierto el pistón al llegar a su punto muerto inferior.

Otro ejemplo de elegante simplicidad y de soluciones racionales es el 1.500 cc. «Sima-Violet» con su motor de cuatro cilindros opuestos dos a dos, que no describimos por haberlo ya hecho con anterioridad en estas columnas.



SEAGRAVE

El famoso corredor de «Talbot», que llegó en segundo lugar en el Gran Premio del Salón Automovilista de París

EDITORIAL ARRIETA

LARRAMENDI, 19

TELÉFONO 11.900



TALBOT

Invencible en las carreras

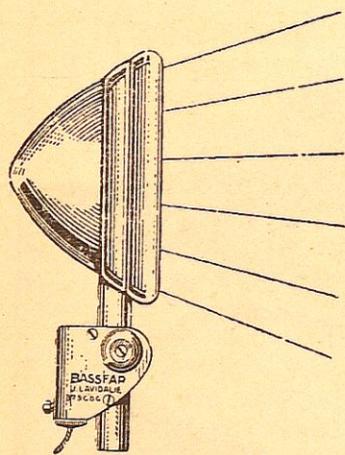
~ 10 HP. ~ : ~ 12-14 HP. ~
6 cilindros 14-16 HP. y 16-18 HP.

PRECIOS ECONOMICOS

Pidan detalles a los

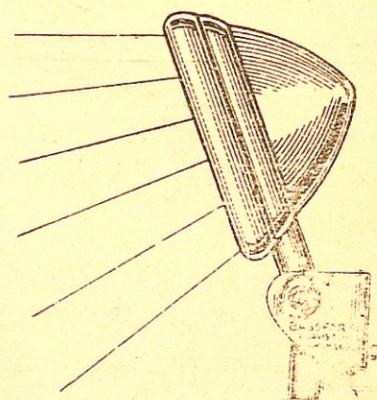
AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre- * SAN SEBASTIÁN * Teléfono 10.398



BASSFAR

~ BAJA ~ FAROS ~



MARAVILLOSO
aparato basculante aplicado a los
faros de los automóviles que evi-
ta el deslumbramiento del conduc-
tor al cruzarse en la carretera

REPRESENTACION



GENERAL:

MADRID: San Mateo, 26 - Teléfono 13-31 M. :-: SAN SEBASTIAN: Prim, 32 - Teléfono 12.539

Las deficiencias de construcción en el automóvil

Si en alguna de las grandes industrias modernas aparece viva la competencia, es en esta del automóvil. El mercado automovilista está en gran parte saturado por una producción en constante progreso, y los fabricantes redoblan su actividad a los fines de captar una clientela muy solicitada. Dos son los sistemas que se siguen por las casas constructoras: uno, el de introducir innovaciones provechosas en el mecanismo o estructuración de los coches simultaneando esta labor con una publicidad plausible que tiende, esencialmente, a divulgar las ventajas de las modificaciones hechas, la calidad de los materiales o los procedimientos de taller que se emplean, las proezas, por decirlo así, que con autos ideados de un modo determinado pueden realizarse; y es el otro el de fiarlo todo al estrépito publicitario.

Tal marca alquila un buen día una torre famosa que ilumina con las letras de un apellido hasta que ellas hieren todas las retinas y quedan grabadas en la mente de todos, y otra os confiesa que sus presupuestos de fabricación quedan gravados en un 25 por 100 por los gastos de publicidad.

Se tiene eso que se llama una concepción moderna del negocio y se fía el éxito más que a la calidad y baratura del producto, al atolondramiento que se produce en el público a fuerza de repetirle un nombre. Y, sin embargo. . . A la larga la gente acaba orientándose bien, y hasta sabe ya deducir en las campañas que se hacen, lo que hay de exagerado y falso rebajando discretamente de los bombos interesados las frases excesivamente encomiásticas y que no concuerdan con el rendimiento de los coches. Aparte de que, entre los del oficio otros simples dueños de autos, corre pronto la voz en cuanto a los inconvenientes que cada uno presenta, y hay en esto, como en todo, una verdad oficial y de fachada y otra íntima que valora exactamente las características de las

marcas. Mas la publicidad es indispensable, y la obra de popularizar un tipo de *chassis*, imprescindible, si se quiere vender, y como las necesidades comerciales obligan hasta a las más modesta casas a difundir sus creaciones, es evidente que en [determinados momentos llega a producirse en el público profano alguna desorientación, entre otras razones porque no ha surgido ninguna publicación que adopte el gesto romántico de esclarecer la conciencia de sus lectores explicando los defectos básicos verdaderamente congénitos de varias marcas que reproducen a millares el mismo *chassis* defectuoso y cuyo consumo se ha impuesto a golpe de trompeta.

Estos defectos son de varios órdenes e igualmente importantes. Todos los que nos leen han visto, por ejemplo, romperse una barra de dirección de un coche, desprenderse un juego de ruedas o fracasar en un momento de peligro unos frenos que no funcionaban por estar mal ajustados, o por un insospechado engrase. Muchos dueños de automóvil comprueban, por ejemplo, que sus motores tienen escasa vida. Con frecuencia se ven obligados a reparar cojinetes, esmerilar válvulas, cambiar segmentos, etc., cosa que, cuando el coste inicial del vehículo ha sido escaso y aun tratándose de un automóvil de precio, irrita y exaspera al propietario a quien aburre las constantes y onerosas reparaciones.

Ninguno de estos accidentes suele tener por causa una ideación incorrecta del coche que, en los planos, puede resultar perfecto. Incluso muchos de ellos contruídos fuera de serie, cuidados en todos sus órganos, absolutamente bien ajustados, realizan *performances* notables. Pero luego, la fabricación comercial no es tan perfecta como ésta de los coches destinados a acreditar la marca y aun por necesidades financieras del negocio se descuida la verificación, se economiza en los materiales y surgen esos accidentes a que

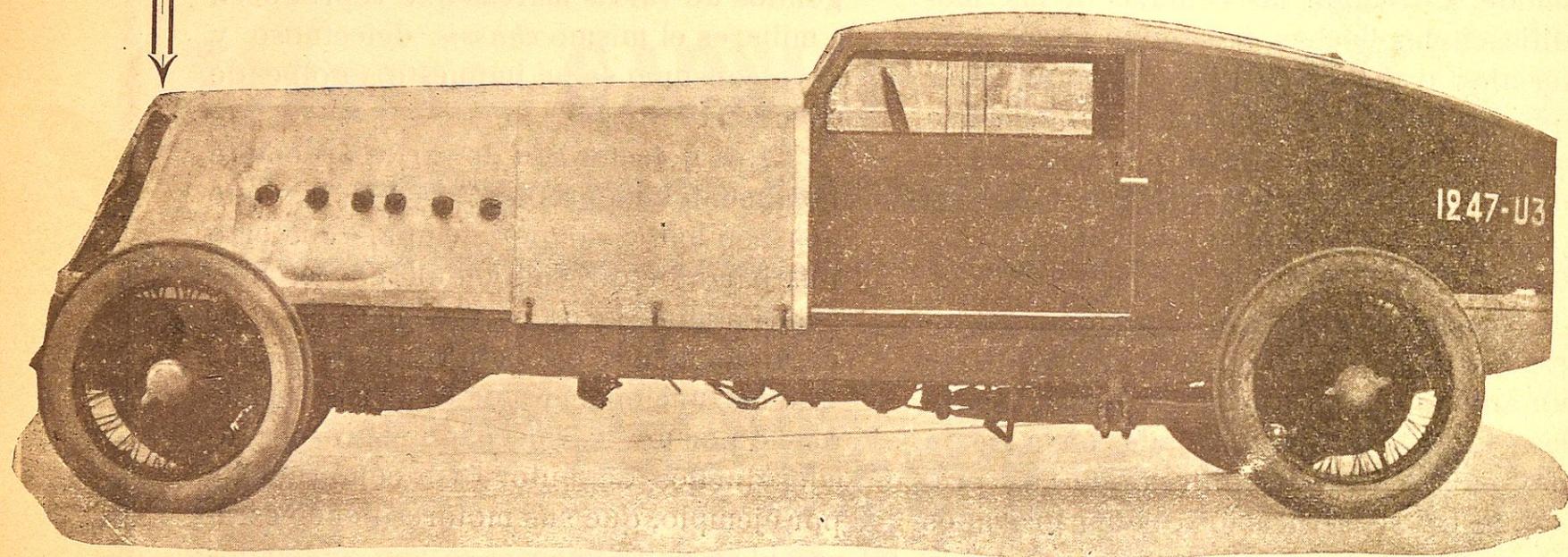
EL RECORD DEL MUNDO

de las 24 horas

a una velocidad media de 176,649 kms.

por hora sigue perteneciendo al

40 CV. RENAULT



S. A. Española de Automóviles

“RENAULT”

Sucursal de San Sebastián

Av. de Alfonso XIII, 2 -:- Teléfono 13.810

aludíamos, que son producto, en la mayoría de los casos, de una en cierto modo disculpable sed de ganancias.

Los autos podrían, pues, dividirse independientemente de sus características particulares, en bien y mal contruidos, división que alcanza a los fabricantes, entre los cuales los hay escrupulosos y desaprensivos.

Nos ocurre a veces que se acercan a nosotros amigos poseedores de un coche de marca acreditada. El hombre lo adquirió fiado en el prestigio logrado por la casa en cuestión en célebres competiciones automovilísticas. Quería una buena máquina, una sólida máquina y le resultó un coche siempre necesitado de curas costosas. Nuestro amigo dice que le han engañado, y es verdad. Nos acercamos a su coche, lo examinamos y vemos unos cilindros mal fundidos, llenos de sopladuras que luego suelta granos de fundición o escorias que hacen que se le agarroten los pistones... Ello es defecto de fabricación. Un bloque que ha debido arrinconarse se ha utilizado a pesar de todo. Y luego paga el pobre comprador que, muchas veces, el caso es frecuente cuando se trata de un desgaste prematuro de cojinetes, se echa a sí mismo la culpa, atribuyendo a falta de engrase, lo que es el resultado de un ajuste defectuoso o de la mala calidad de la antifricción.

Claro que lo mismo que las cualidades, los defectos de construcción llegan a ser característicos y marcas hay de las que podría decirse concretamente a la gente: no las adquiera por los lamentables aceros que emplea en sus órganos más

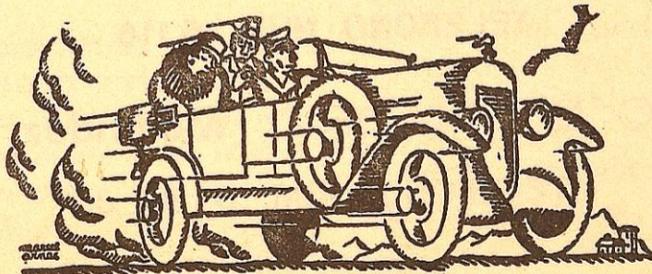
vitales, o por su débil sección: le va en ello la vida. Pero campañas semejantes, bien necesarias por cierto, serían interpretadas en algunos casos en sentido no muy puro, y este escrúpulo contiene muchas plumas honestas. Y, no obstante, si se prodiga el elogio a quien lo merece, ¿por qué no había de haber la misma generosidad en la censura a quien se le tiene bien ganada por su despreocupación?

Sabemos cómo se fabrican los coches y cuán difícil es que la construcción en serie sea algo acabado y digno de ofrecer las garantías que debe poseer un auto de cuyo buen funcionamiento puede incluso depender nuestra vida. Y ello nos permite asegurar que grandes marcas lo hacen con todo cuidado y muestran la más estricta escrupulosidad en el *usinaje* de sus *chassis* y cuáles otras prescinden de aquella atención que la fabricación en serie exige.

Y al ver la competencia, la lucha por la conquista del cliente que hay entablada entre los centenares de casas que se disputan nuestro mercado, comprobamos que en bastantes casos el público acierta con lo que le conviene; pero que en otros es víctima de espejismos desdichados que acaso haya que deshacer si el mal persiste.

Ello es, después de todo, una de las finalidades que nos propusimos al nacer y una de las obligaciones que tenemos con el público que nos sostiene.

Obligación a cuyo cumplimiento no hemos pensado nunca en sustraernos. Que lo sepan todos.



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. 10.007

FÁBRICA: Pasajes - Ancho - Molinao

TELEFONO NUM. 5.116

DEPOSITO EN MADRID: Meléndez Valdés, 34

TELEFONO NUM. 8-94 J.

TELEGRAMAS
ELEFONEMAS Mercadáiz

LAS PRUEBAS ULTIMAS

RESULTADOS, RECORDS Y HAZAÑAS

El Gran Premio del Salón Automovilista de París



SIMA-VIOLET

En el autódromo de Monthlery se disputó el Gran Premio del Salón para coches de 1.500 cmc. sobre un recorrido de 200 kms. Llovió copiosamente y en la prueba se lograron marcas muy mediocres.

La clasificación fué la siguiente:

- 1.º Divo, sobre «Talbot», en 1 h. 59 m. 1 s., a una media de 100,817 km.
- 2.º Seagrave, sobre «Talbot», en 1 h. 59 m. 6 s.
- 3.º Monteaud, sobre «Talbot», en 2 h. 9 m. 51 s.

En total se clasificaron nueve corredores.

Divo fué premiado con la copa de «Le Journal».

También se corrió una prueba para coches de 1.100 cmc. venciendo Martí, sobre «Amílcar». En segundo lugar llegó Perrot, sobre «Salmson».

En otra carrera corrida a continuación, Martí, el vencedor de la precedente, sufrió un accidente, a consecuencia del cual se halla herido de gravedad.

Las pruebas de la cuesta de Gaillon

Se han celebrado por vigésima segunda vez las pruebas anuales de la famosa cuesta de Gaillon que estuvieron muy animadas.

Divo dió la nota emocionante. A cien metros de la llegada, cuando corría a cerca de 200 kms. a la hora, estuvo a punto de volcar, pero volvió el coche a su posición normal con una maestría y una precisión incomparables, demostración de que es un formidable atleta y un espléndido conductor.

La clasificación de aceleración, por categorías, se hizo por puntos y teniendo en cuenta la cilindrada motriz, el peso total en orden de marcha y la velocidad realizada:

Coches de turismo:

- 1.º Ivanowsky, con coche «Ratier», 1.989 puntos.
- 2.º Clause, con «Bignan», 1.532.
- 3.º Bonne, con «Omega-Six», 1.524.
- 4.º Coularié, con «Willyss-Knight», 1.515 puntos.
- 5.º Nardon, con «Alba», 1.466.
- 6.º Lorenzo, con «Talbot», 1.392.
- 7.º Maillet, con «Mathis», 1.382.
- 8.º Closset, con «Aries», 1.324.
- 9.º Vaselle, con «Hotchkiss», 1.319.
- 10 X., con Bonnet-Zedel, 1.311.
- 11 Jacques-Inot, con «Aries», 1.284.
- 12 Ismalun, con «Salmson», 1.185.

Coches de sport:

- 1.º Martín con «Amilcar», 1.844 puntos.
- 2.º Deloron, con «Bugatti», 1.301.
- 3.º Van Boof, con «G. A. R.», 1.239.
- 4.º Devrons, con «Delage», 1.231.
- 5.º Havrincourt, con «Salmson», 1.083.
- 6.º Saffores, con «Salmson», 1.064.
- 7.º Giraud, con «Cabau», 1.047.
- 8.º Casse, con «Bugatti», 979.

Coches de carrera:

- 1.º Divo, con «Talbot» 1 500 cmc., 1.896 puntos.
- 2.º Benoist, con «Delage», 1.871.
- 3.º Morel, con «Amílcar», 1.487.
- 4.º Violet, con «Sima-Violet», 1.472.
- 5.º Sorgel, con «Sima-Violet», 1.390.
- 6.º Divo, con «Talbot», (4 litros) 1.350.
- 7.º Jean Graf, con «Jean Graf», 1.260.

Ratier ha obtenido un éxito magnífico; «Amílcar» ha triunfado; «Alba» ha quedado en una clasificación envidiable luchando con fuertes marcas. Pero «Talbot» es el que ha salido victorioso en velocidad pura: y el «Delage» obtuvo la victoria que merecía.

La velocidad media alcanzada por Divo sobre su «Talbot» ha sido de 125 kms. Parece cosa corriente, pero debe tenerse en cuenta que la carrera era sobre un kilómetro en cuesta ascendente con un desnivel del 9 por 100; es decir que en el kilómetro cubría una diferencia de altitud de 90 metros.

Las velocidades alcanzadas son realmente enormes, si se tiene en cuenta además que la salida se daba con el coche parado.

La carrera de seis horas organizada por la Peña Motorista de Madrid

Por primera vez en España se ha celebrado una carrera de Seis Horas, organizada por la Peña Motorista de Madrid.



Studebaker

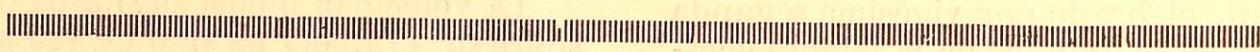
1926

La casa **STUDEBAKER**, la más importante del mundo en construcción de coches de 6 cilindros (producción diaria, 800 coches), presenta sus dos tipos 1926

STANDARD-SIX

BIG-SIX

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



Agente para Guipúzcoa: VICENTE AMEZTOY

GARAGE CANTABRICO

Calle de San Francisco (Barrio de Gros) :: Teléfono 12.375

====| **SAN SEBASTIÁN** |====

El éxito de inscripción de esta carrera ha sido rotundo, elevándose el número de corredores a 34, repartidos en dos categorías—expertos y «amateurs»—en la siguiente forma: 11 autociclos, 18 motos y 3 «side-cars».

El número de corredores se hallaba además avalorado por la calidad de los mismos. Las primeras figuras del motorismo español se habían inscrito para esta prueba, y algunos renombrados corredores extranjeros—dos franceses y un italiano—se presentaban a luchar frente a nuestros «ases».

El resultado de la prueba fué el siguiente:

Clasificación por categorías:

Motos.—Categoría de expertos, 250 cc.

1.º Cantó, con «Velocette», 18 vueltas, 314 kms. Velocidad media 53,05 kms.

Categoría de «amateurs» 250 cc.

1.º Gutiérrez, con «Velocette», 19 vueltas, 331,550 kms. Velocidad media 53,914 kms.

Categoría expertos 350 cc.

1.º Alafont, con «Velocette», 25 vueltas, 436,250 kms.

Autociclos.—750 cc.

1.º Palacios, con «Austín», 26 vueltas, 453,750 kms.

2.º Almech, con «Austín», 24 vueltas, 418,800 kms.

Categoría 1.100 cc.

1.º Rougeyon, con «Derby», 24 vueltas, 418,800 kms.

2.º Señorita Patrocinio Benito, con «Amílcar», 22 vueltas, 383,900 kms.

Copa Abadal. Vencedor absoluto, Palacios, con «Austín».

Vehículos de dos ruedas: 1.º Alafont, con «Velocette».

Vehículos de 4 ruedas: 1.º Palacios, con «Austín».

Vuelta más rápida (motos); Zacarías Mateos, 11 m. 35 s., a 21 kms. por hora velocidad media, que no puede ser computada por no haber terminado la carrera.

Autociclos: Carrasco, con «Derby», 2 m. 6 s. Velocidad media, 87 kms. por hora. Tampoco finalizó la carrera.

En esta carrera se repitió el doloroso accidente que costó la vida al corredor Inocencio Mateos y a Ernesto Sánchez, que ocupaban una moto «Douglas» y el side-car respectivamente. El accidente se produjo por vuelco.

A consecuencia de este trágico episodio, se retiraron de la carrera todos los corredores de la casa «Douglas» que iban a la cabeza de la clasificación.

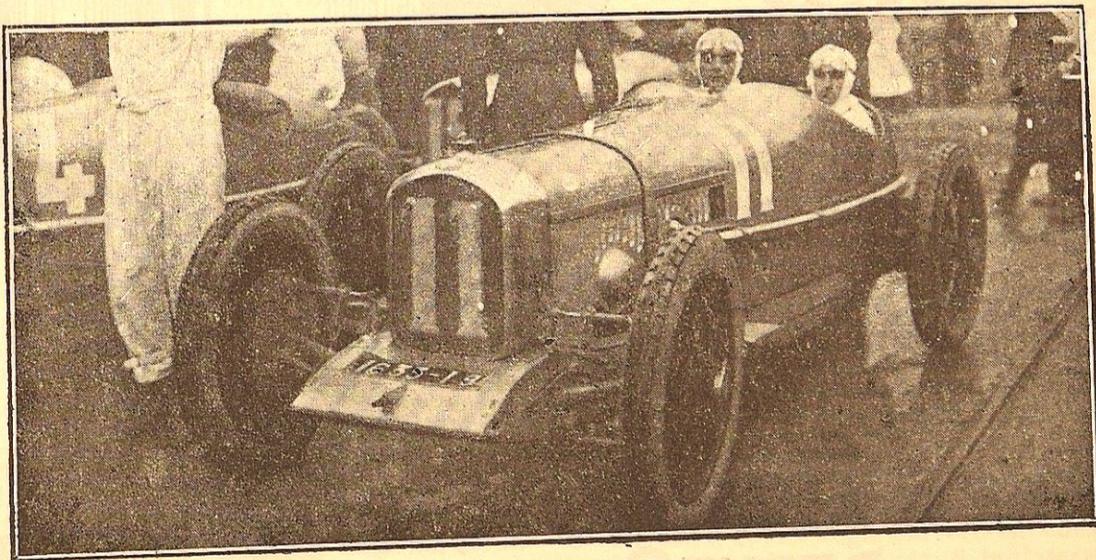
Eldridge bate dos «records»

En el autódromo de Monthlery, el corredor Eldridge, sobre su coche «Miller» de ocho cilindros, ha conseguido con éxito batir los records mundiales de las cinco millas y los diez kilómetros.

En la primera distancia ha tardado 2 m. 8 s. 1/5, a una velocidad media de 226,295 kms., siendo el antiguo record de 2 m. 20 s. 4/10.

En los diez kilómetros invirtió 2 minutos 39 s. 45/100, a una velocidad media de 225,767 kms. mientras que la antigua marca era de 2 m. 54 s. 35/100.

La vuelta más rápida la hizo en 40 segundos 41/100 kms., lo que significa una velocidad media de 227 kms. por hora.

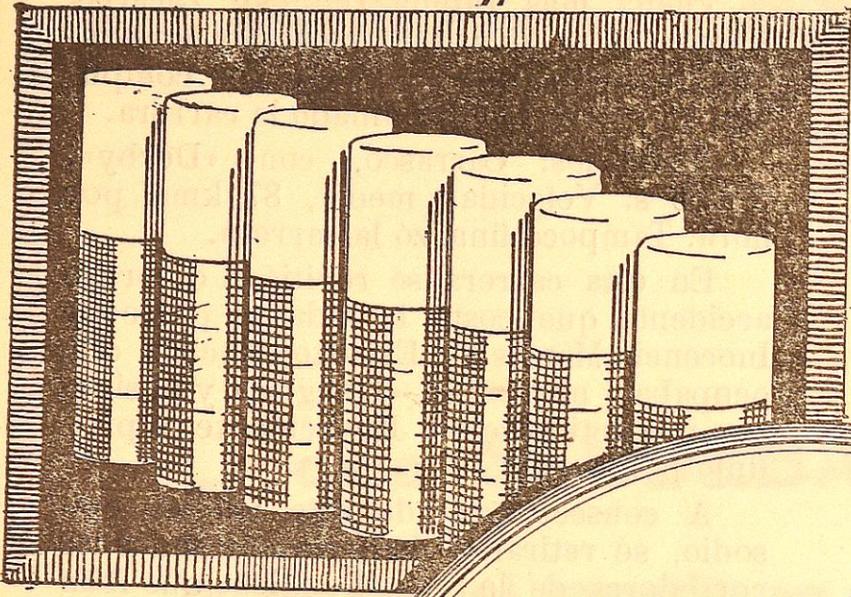


BENOIST
el célebre corredor de «Delage»

LOS TIROLESES

En apatencia...

TODOS
LOS JABONES
DE AFEITAR
SON IGUALES
PERO...



Al afeitarse



APRECIARÁ
QUE EL
JABÓN GURYS
ES
ÚNICO

PERFUMERIA
GURYS
SAN SEBASTIAN

EN ESTUCHE DE ALUMINIO - 1,50
ID DE REPUESTO - 1,25



EL IMPUESTO DEL TIMBRE
A CARGO DEL COMPRADOR

Importantes acuerdos de la Comisión Internacional Automovilística

Se ha reunido en el domicilio del Automóvil Club de Francia la Comisión Sportiva Internacional, asistiendo los delegados de Alemania, Austria, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Suiza y España, que estaba representada por el señor Resines.

Esta Comisión acordó las fechas definitivas de las grandes pruebas para 1927, a saber:

Gran Premio de Indianópolis: 30 de Mayo.

Gran Premio del A. C. de Francia: 3 de Julio.

Gran Premio de España (San Sebastián) 31 Julio.

Gran Premio de Europa (Italia): 4 de Septiembre.

Gran Premio de la Gran Bretaña: 1.º de Octubre.

El Campeonato del Mundo de 1927 se atribuyó a Italia.

Sobre la fórmula para 1927, se tomó el acuerdo de conservar el Reglamento en vigor actualmente (cilindrada 1.500 cc.; peso mínimo, 700 kilos; compresor autorizado y dos plazas, lado a lado); y admitiendo los coches monoplazas, a condición de que en el lugar del asiento la carrocería tenga una anchura mínima de 80 cms. y una altura de 25 cms.

Para 1928: fórmula libre; peso mínimo, 550 kilos; y peso máximo 750. Recorrido mínimo 600 kms.

En la clasificación de los coches, la categoría Turismo ha sido suprimida, quedando solo dos categorías: Carrera y Sport.

En la categoría de Carrera no ha habido ninguna modificación. En la de Sport, los pesos serán los mismos que los de la categoría anterior, aumentados de un 10 por 100.

El número mínimo de personas a bordo y de asientos que deberán llevar los vehículos serán: Para las clases A, B, C y D, cuatro; para las clases E y F, dos; y para las clases G, H, I y J, uno.

Una Subcomisión especial se reunirá para encontrar la fórmula que defina exactamente las características de un coche de la categoría Sport.

**

Como se vé, se ha fijado la fecha del 31 de Julio para la celebración del Gran Premio de España que ha de tener lugar en San Sebastián. Esta prueba ha de ir acompañada seguramente de otras dos, que resaltarán la extraordinaria importancia que siempre se ha concedido a todas las manifestaciones del Circuito donostiarra. Pero de este importante asunto y de diversos y también trascendentes aspectos del mismo, hemos de ocuparnos con la debida extensión en el próximo número de este Boletín.

A continuación publicamos en todo su detalle el calendario internacional de todas las pruebas automovilísticas de alguna importancia cuya celebración ha sido acordada para 1927 por la Comisión Internacional.

El calendario automovilista Internacional para 1927

He aquí el detalle de las fechas solicitadas por los Clubs de cada nación para las pruebas internacionales de su organización.

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

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

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

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

Junio: 4, 5 y 6, Hungría, concurso húngaro de turismo; 5, Checoslovaquia, cuarta prueba en cuesta en Bruo-Boronice; 6, Inglaterra, carreras en Brooklands; del 5 al 12, Polonia, concurso de turismo; del 5 al 15, Austria y Yugoslavia, Copa Faroc; 25, 26, Checoslovaquia, VII carrera en cuesta de Mont Schoeber; 12, Italia, Real Premio de Roma; 18 y 19, Francia, Gran Premio de las 24 horas de Le Mans; 19, Checoslovaquia, primera carrera en cuesta de Karlova Studanka; 18, 19 y 20, España, concurso de turismo (R. A. C. de Cataluña); 19, España, Gran Premio Penya Rhin; 25 y 26, Dinamarca, carrera en la Isla de Fanoe; 25 y 26, Checoslovaquia, prueba de resistencia de Siberec; 26, Italia, Gran Premio de

Monza; 26, España, carrera de las 12 horas; 26 Hungría, segunda carrera en cuesta de Gougger.

Julio: 2, Inglaterra, carreras en Brooklands; 2 y 3, Francia, Gran Premio del A. C. de Francia; 9 y 10, Bélgica, Gran Premio de Turismo 24 horas; 10, Checoslovaquia, primera carrera internacional sobre el Circuito Prorov Ceéyn; 17, Alemania, Gran Premio de Alemania coches sport; 17, 18 y 19, Letonia, concurso internacional de resistencia; 24, Bélgica, Gran Premio de Velocidad (fórmula libre); 28, España, Criterium internacional de las 12 horas; 31, España, Gran Premio de España.

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

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

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

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 11.763

AUTOMOVILES.....

Panhard & S LevaSOR

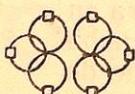
TURISMO 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP.
CAMIONES de 500, 1.500, 2.500 y 4.000 Kg.
CHASIS INDUSTRIAL 16 HP. - 4.500 Kgs.
Especial para transportes rápidos

Representante para Guipúzcoa:

Alberto Abrísqueta (S. en C.)

Garage, Talleres y Almacenes:

MIRACRUZ, 26



TELÉFONO 10.682
SAN SEBASTIAN

La Industria Automovilística en 1925

La imperfección y heterogeneidad de las estadísticas de muchos países y el retraso con que en otros se elaboran, han sido causa de que hasta fecha muy reciente no haya podido darse, con algún detalle, un balance exacto del estado de esta importante industria durante el año próximo pasado.

La producción total de 1925 se ha elevado a unos 4.800.000 vehículos automotores de todas clases. La demanda del mercado se acrecienta sin cesar, no obstante tan considerable cifra de producción, por lo que se calcula que en 1926 se elevará hasta más de cinco millones.

Norteamérica produce, como es sabido, la mayor parte. Alcanza en total—motosiclos comprendidos—el 89 por 100 de la producción mundial, con 4.315.839 coches, de ellos 4.154.000 fabricados en los Estados Unidos y 161.389 en Canadá.

Europa ha producido mientras 465.000 coches, figurando en primer lugar Francia, con 177.000 vehículos—el 3,7 por 100 de la producción mundial—; junto a ella Inglaterra, con una cifra casi igual (176.197), y después Alemania, con 55.000 coches, e Italia, con 39.573.

Según estadística completa, de origen americano, la producción mundial de automóviles en 1925 se distribuyó así:

PAISES	Número de automóviles
Estados Unidos.....	4.154.000
Francia	177.000
Gran Bretaña.....	176.197
Canadá.	161.389
Alemania.....	55.000
Italia.....	39.573
Bélgica.....	5.400
Checoslovaquia.....	5.000
Austria.....	4.800
España.....	473
Suiza.....	450
Hungría.....	329
Suecia.....	270
<i>Total para 1925.....</i>	<i>4.779.881</i>

Hay países que son fundamentalmente exportadores, como Italia, Canadá y Francia. Estados Unidos, Inglaterra y Alemania producen principalmente para su propio mercado. Sin embargo, la actividad industrial de los Estados Unidos es tan gigantesca, que, aunque en relación con el total de su producción sólo representa lo que exporta el 7,5 por 100, coloca en mercados exteriores mayor número de coches que el resto de los países juntos. La siguiente estadística comprende la exportación de los principales países constructores y lo que ella representa en proporción a la producción nacional:

Automóviles exportados en 1925

PAISES	Número de automóviles	Tanto por ciento
Estados Unidos.....	302.924	7,5
Canadá.....	74.151	45,0
Francia	61.471	34,7
Inglaterra.....	29.053	16,5
Italia.....	29.041	73,4
Alemania.....	1.787	3,2

En cuanto a calidades, hay diferencias muy notables entre la exportación de unos países y la de otros. Así, según las mismas estadísticas americanas, el precio medio de cada automóvil exportado tiene oscilaciones considerabilísimas. En el cuadro siguiente se recoge, en dólares, el valor aproximado de la exportación de automóviles de cada uno de los principales países constructores y el precio medio por vehículo:

Valor en dólares, de la exportación mundial de automóviles:

PAISES	Importe total	Idem por unidad
Estados Unidos.....	229.313.468	757
Francia.....	62.823.362	1.022
Canadá.....	35.518.325	479
Inglaterra.....	29.499.742	1.014
Italia.....	6.630.597	917
Alemania.....	3.786.653	2.119

Refiriéndonos, finalmente, al número de automóviles en circulación en el mun-

Automóviles y Camiones

De Dion Bouton Modelos 1926

TURISMO.--8, 10, 15 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con las válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas.

-- -- -- Carrocerías de GRAN LUJO -- -- --

CAMIONETAS.-Ligeras 10 HP. 500 y 1000 Kg. en varios modelos

CAMIONES.--De 2 1/2 y 4 toneladas, de los nuevos modelos

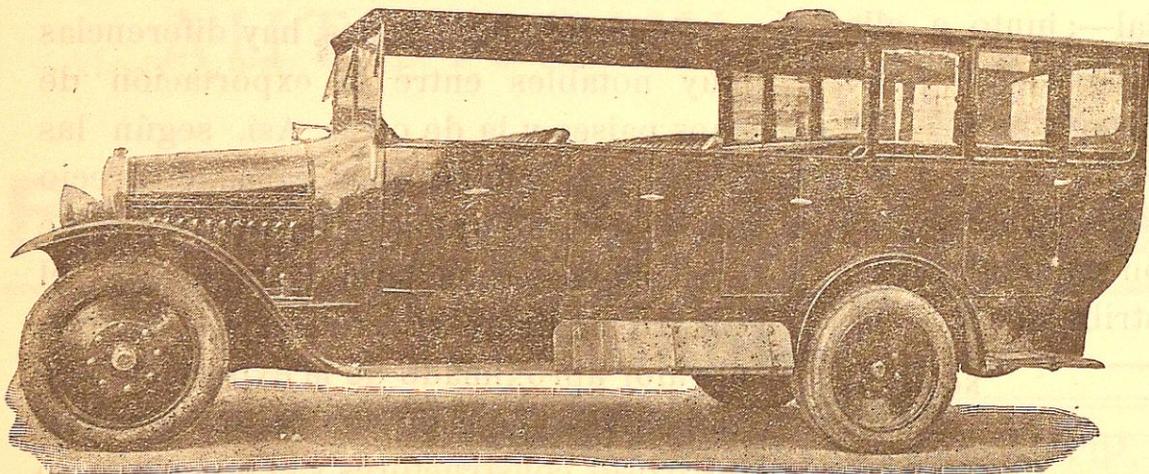
-- -- -- -- con neumáticos -- -- -- --

-- 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



GARAGE

Bengoechea

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

Teléfs. 10-391 y 10-105

SAN SEBASTIÁN

Carrocerías Corta y Comp.^a

San Francisco, 1 :: Teléfono 11.128

====| San Sebastián |====

do, según los datos del departamento de Comercio de los Estados Unidos, en enero de 1926 alcanzaban la cifra de 26 millones. De ellos 20.800.000 se clasificaban como coches de turismo, 3.450.000 como camiones, 181.500 autobuses y 1.520.000 autociclos.

Limitándonos exclusivamente a los coches de turismo, camiones y autobuses que se consideraban en circulación a primeros de año, su reparto por países se establece según el siguiente cuadro, hecho sobre los referidos datos norteamericanos:

*Automóviles en circulación en 1 de Enero de 1926
(En miles de unidades)*

PAISES	Turismo	Camiones y autobuses
Estados Unidos.....	17.317	2.526
Gran Bretaña.....	660	312
Canadá.....	644	75
Francia.....	450	285
Alemania.....	315	107

Austria.....	243	47
Argentina.....	165	13
Nueva Zelanda.....	81	14
Italia.....	78	36
España.....	65	11
Africa del Sur.....	64	5
Suecia.....	60	21
India.....	58	10
Bélgica.....	50	42
Brasil.....	50	13
Dinamarca.....	45	14
Holanda.....	40	15
India holandesa.....	33	4
Méjico.....	31	6
Cuba.....	29	8
Irlanda.....	25	6
Hawai.....	22	5
Uruguay.....	20	3
Noruega.....	17	8
Argelia.....	17	3
Filipinas.....	13	5
Checoslovaquia.....	12	5
Polonia.....	12	4

EL GRAN PREMIO DE EUROPA

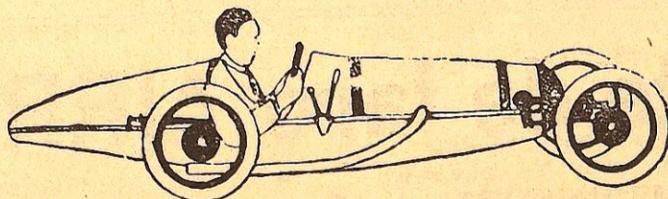
La reclamación de la Casa "Delage" es estimada favorablemente por el tribunal Internacional

El Tribunal Internacional de Apelación se ha reunido, con ocasión de la Asamblea Internacional de Automóviles Clubs reconocidos, bajo la presidencia del delegado del Automóvil Club de Suecia, para examinar la reclamación presentada por la Casa Delage contra la resolución adoptada por el Comité Internacional del Gran Premio de Europa celebrado en el Circuito de San Sebastián el día 18 de Julio de 1926, y por cuya resolución quedaron eliminados de la clasificación dos coches de la citada marca.

Después de examinados los documentos pertinentes al caso, la decisión del Comité Internacional del Gran Premio de Europa fué anulada, acordándose dar una satisfacción a la Casa Delage.

*
**

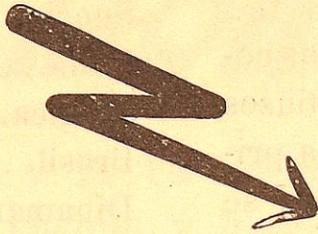
El Real Automóvil Club de Guipúzcoa no tiene todavía en su poder el texto oficial de la resolución dictada por el tribunal Internacional. En cuanto llegue a su poder la publicará en este Boletín, si es que su extensión se lo permite.



En San Sebastián

para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias

Visite usted los



Almacenes ROIG

GARIBAY, 6 -:- TELÉFONO 10.322

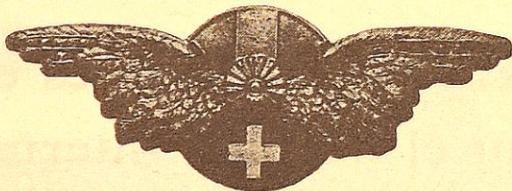
De las Casas de confianza

la que más barato vende

GARAGE Y TALLERES

San Bartolomé y Marina, 12

TELÉFONO 11.054



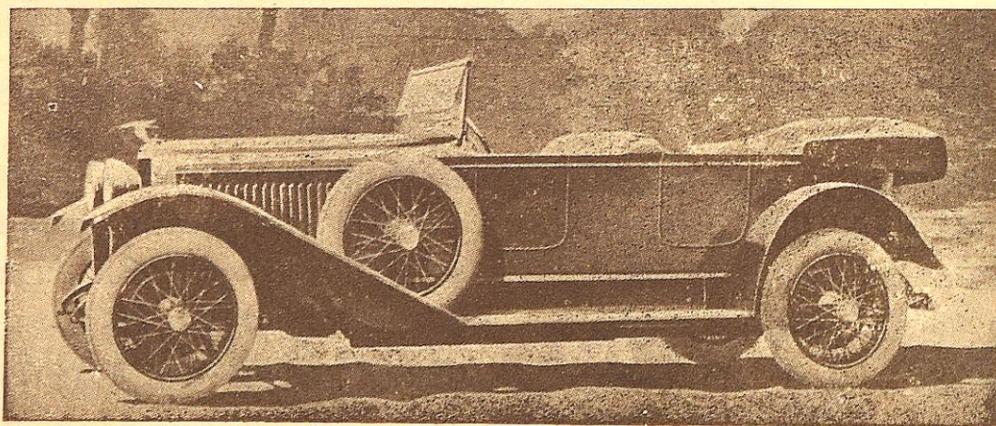
ALMACEN:

Plaza de Zubieta, 2

TELÉFONO 10.753

LA HISPANO-SUIZA

Grandes
Talleres
Mecánicos
con
sección
eléctrica



Almacén
con
accesorios
Automóviles
de
Alquiler



Basculante de faro AIRREVEHCE

SE MONTAN EN MEDIA HORA -:- Representantes: ECHEVERRIA H.nos

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

Número de orden	H. P.	MARCA	PROPIETARIO	DOMICILIO
4.797	2,2	B. S. A.	D. Anastasio Zubizarreta	Villafranca
4.798	2,2	B. S. A.	» Gonzalo Sarazua.....	Eibar.
4.799	23,96	Berlier ...	» Salvador Lores.....	Pasajes de San Pedro.
4.800	13,2	Chenard Walcker.	» José Manuel Lizasoain.....	San Sebastián.
4.801	13,8	Renault.....	» Manuel Urtiaga	Villafranca de Oria
4.802	21,5	Buick	D. ^a Concepción O. de Urruela.....	Vergara.
4.803	11,66	Talbot.....	Sr. Duque de Almarán.....	Madrid.
4.804	16,5	Ford	D. Genaro R. de Arcaute	Tolosa.
4.805	22,3	Chrysler.....	» Luis Pradera Larumbe	San Sebastián.
4.806	9,17	Amilcar	Sr. Barón de Oña	San Sebastián
4.807	10	Buchet.....	D. Manuel Mendía.....	San Sebastián
4.808	25	Buick	» José Vergara Jáuregui	San Sebastián
4.809	8,5	Renault.....	«Perfumerías Finas» S. A	Rentería.
4.810	21,5	Buick	D. Pedro Azqueta.....	San Sebastián
4.811	22,5	Auburn.....	» Gerardo Bustillo.....	San Sebastián.
4.812	28,21	U. S. A. Willéme..	Sres. Arteaga Elícegui y Comp. ^a	San Sebastián.
4.813	18	Latil.....	D. Ramón Rezola.....	Añorga.
4.814	8,73	Fiat	» Alberto Elósegui.....	San Sebastián.
4.815	9,6	Berlier	« José Otaño Irastorza.....	Pasajes de San Pedro
4.816	25	Buick	» José M. ^a Fernández.....	San Sebastián.
4.817	28,21	U. S. A. Willéme..	Sres. Arteaga Elícegui y Comp. ^a	San Sebastián.
4.818	11	Citroen.....	D. Federico Ducloux	San Sebastián.
4.819	12,7	De Dion Bouton...	» Federico de Olano.....	Reinosa.
4.820	8,40	Derby.....	» Ramón Alonso Estévanez.....	Burgos.
4.821	14,75	Overland.....	» Alfonso Rodríguez Rey.....	San Sebastián
4.822	8,73	Fiat.....	» Andrés Parayuelo	San Sebastián.
4.823	22	A. S.	» Cándido Recondo	San Sebastián.
4.824	11	Citroen.....	» Pedro A. Rivero.....	San Sebastián.
4.825	2,2	B. S. A.	» Luis de Achúcarro	Hernani.
4.826	8,73	Fiat.....	» Enrique Labayen.....	Tolosa.
4.827	25	Buick	» Ignacio Goenaga.....	San Sebastián.
4.828	25	Buick	Sr. Marqués de Salamanca	San Sebastián
4.829	8,73	Fiat.....	D. José M. ^a Arrillaga.....	San Sebastián.
4.830	9,74	Mathis.....	» Juan Echeto Irriberry	Rentería.
4.831	7	Derby.....	» José M. ^a Carrasco	Madrid.
4.832	11	Citroen.....	» Maximino Monterrubio	Estella.
4.833	16,5	Ford	» Juan M. ^a Alustiza.....	San Sebastián.
4.834	17	Federal Kruight.	Sres. Ximenez y Comp. ^a	San Sebastián.

LOS NUEVOS MODELOS

NO HABRA CAMBIOS RADICALES

EN el pasado, el desenvolvimiento de la industria automovilística fué tan rápido, que cambios radicales en el diseño y construcción mecánica del automóvil se hicieron necesarios todos los años y los nuevos modelos eran completamente distintos de los viejos.

Actualmente, sin embargo, hay una pronunciada tendencia de hacer cambios paulatinos y eliminar, por lo tanto, los modelos anuales. De acuerdo con esta eliminación de cambios radicales, el fabricante ha llegado a un definitivo límite con respecto a su precio. El precio de venta, en adelante, variará muy poco, pero el público recibirá un valor superior por medio de las mejoras hechas en el coche más bien que disminución en los precios.

Esto es de gran importancia para el comprador que desea adquirir su coche en los primeros meses del año, pues él sabrá que el coche comprado en mayo o junio no estará en apariencia fuera de moda en julio o agosto, cuando un nuevo modelo es introducido en plaza, pues el coche no sufrirá ningún cambio radical en ninguna época del año.

El Oldsmobile ha sido el «pionier» y de acuerdo con lo manifestado por Mr. I. J. Reuter, Presidente de la Olds Motors Works: «las mejoras ocasionales en el diseño y construcción mecánica serán hechas durante el año, pero ellas más bien serán introducidas a medida que lo necesiten que en una determinada época».

Lo que antedece fué en un todo el plan seguido por la Oldsmobile durante el año pasado. Algunos cambios fueron efectuados, pero sólo para dar al público automovilístico el beneficio de las mejoras de la industria. Uno de los cambios de mayor importancia fué la colocación de un balanceador al final del cigüeñal, lo que dió mayor suavidad a todos los aceleradores de la máquina. Este balanceador es del nuevo tipo armónico el cual está destinado a disminuir a un minimum la periódica vibración del cigüeñal, y es sorprendentemente sencillo. No requiere ningún arreglo o atención en todo el tiempo que dure el coche, es absolutamente automático al operar y prácticamente elimina la vibración.

El mismo eje es una simple gota de acero amalgamado y está perforado en todo su largo para que pase el aceite y el uso de pernos elimine pesos innecesarios reduciendo a un minimum el esfuerzo torsional.

Antes de forjarlos, el pedazo de metal caliente es formado lo más aproximadamente posible a un eje completo. En esta forma la vena del metal está tan controlada que va siempre en ángulo recto con las líneas de resistencia para dar la máxima fuerza. Pruebas científicas del equipo aseguran el balance estático y dinámico preciso de este eje en cada posición.

DE TODO UN POCO DE COSAS REGLADAS

La crisis del caucho.—«Una veintena de millones de coches—dice *Omnia*—repartidos sobre la superficie del globo, han consumido, el año último, 500.000 toneladas, aproximadamente, de caucho bruto, cuando la producción no ha pasado de 480.000. Parece, pues, que la crisis aumentará el año próximo en proporciones terribles.

Los veinte millones de coches que actualmente hay registrados, serán, próximamente, veinticuatro el año próximo, con lo que las necesidades de caucho se elevarán a 700.000 toneladas. ¿De dónde se obtendrán? ¿Se va a aumentar la superficie de las plantaciones y a crear otras nuevas? Es más que probable; pero no hay que olvidar que una plantación no alcanza su pleno rendimiento más que después de los siete años.

Para llegar a los años de gran producción, ¿deberemos soportar un período terrible de siete años de escasez?»

Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que no hay que pensar por el momento en el abaratamiento de este artículo, cuya carestía, mucho antes de que se hablase de crisis ya era un serio obstáculo para la expansión del automóvil.

Para que nos consolemos un poco, de Nueva York nos llega la noticia de que los peritos americanos han designado las regiones geográficas en donde creen preferible alentar el cultivo del caucho: la América Central, Puerto Rico, la América del Sur y el Este africano y, en fin, las Islas Filipinas.

Por otro lado el periódico *Index* escribe que el empleo del caucho regenerado ha aumentado un 61 por 100 en los Estados Unidos durante los cuatro últimos meses, mientras que el consumo del caucho virgen sólo aumentó un 6 por 100.

Este empleo intensivo del caucho regenerado y una reducción de 25 por 100 en el consumo de neumáticos es lo que ha originado la última baja en Londres de los precios de dicha mercancía

* *

Las ganancias de la Ford Motor Company.—Por primera vez son sabidas las cifras de utilidades logradas por la gigantesca organización industrial conocida bajo la denominación Ford Motor Corporation.

Las utilidades netas logradas durante los años que van desde 1917 a 1924, ascienden a 526.441.951 dólares. En el año 1922 los beneficios fueron de 115.797.361 dólares.

En libras esterlinas, la ganancia media durante estos siete años ha sido de 15 millones, mientras las que corresponden al año excepcional de 1922 se aproximan a los 23 millones.

Estos resultados implican un verdadero *record* entre las organizaciones industriales que, virtualmente, pertenecen a un solo hombre.

La Ford Motor Company fué fundada en 1903 con un capital de 100.000 dólares, del cual eran sólo 28.000 efectivos. Los accionistas eran doce, incluyendo a M. Henry Ford, que poseía el 25 por 100 del capital, aumentando luego su participación hasta el 58 1/2 por 100, con lo que obtuvo el control absoluto. El resto del capital fué adquirido en 1919 por su hijo Edsel Ford, quien consiguió ser el presidente de la Compañía.

En 1919 la Compañía fué reorganizada con un capital autorizado de 100 millones de dólares, y según los últimos datos conocidos—los correspon-

dientes al ejercicio de 1924—el capital desembolsado asciende a 17.264.500 dólares. No se declararon hipotecas ni otras cargas semejantes; pero se añadió una cuenta a saldar de 56.430.000 dólares

No obstante, el activo excedía al pasivo en 310.792.000 dólares. Este era realmente el capital efectivo.

Desde 1919, cuando M. Edsel Ford adquirió todas las acciones de los pequeños accionistas, los dividendos pagados no han sido declarados nunca. A comienzos de 1919 se pagaron dos dividendos del 100 por 100.

Los resultados financieros conseguidos por la Ford Motor Company en los últimos años han eclipsado los logrados por la combinación industrial más grande del mundo, la Steel Corporation de los Estados Unidos.

Las ventas de esta última Empresa son, naturalmente, de mucho más valor. Después de deducir todo género de cargas, impuesto de utilidades, etc., los beneficios conseguidos en 1925 por el Trust del Acero fueron de 109.451.000 dólares.

Pero mientras este Trust emplea alrededor de 250.000 hombres, Ford tiene trabajando en sus fábricas 150.000

Es, pues, este negocio uno de los más considerables del mundo y no presenta, a pesar del desarrollo adquirido, perspectivas que hagan pensar en su posible decadencia.

* *

Una bujía que se desengrasa automáticamente.—Mientras la construcción de los motores de automóvil mejora de día en día,—dice *Tres Sport*—, lo mismo en los detalles que en lo que respecta a la técnica general, algunos órganos accesorios siguen siendo, poco más o menos, lo que eran al comienzo de su invención. Como su funcionamiento es, generalmente, satisfactorio, no aparece como muy urgente la necesidad de transformarlos. Por ello las bujías actuales son, con escasa diferencia, lo que eran hace quince años salvo algunas modificaciones que se han introducido en la calidad de los materiales empleados en su fabricación más que en su propia concepción.

No obstante, con alguna rara excepción, todas las bujías actuales se engrasan.

Las dos cualidades principales de una buena bujía son, primero, su perfecto aislamiento y, después, su resistencia a las presiones más altas y a la temperatura a que está sometida en pleno trabajo.

Además, son pocas las bujías que por múltiples razones, la principal por defecto de fresaje en la cabeza del motor, no adolezcan de un defecto grave: el de permitir escapes que hacen imperfecta la compresión.

Parece que se ha construido una bujía, la «Nef» que reúne las condiciones precisas para que todos estos defectos queden corregidos. Gracias a un dispositivo especial parece que se logra el aislamiento absoluto y que su funcionamiento es de una seguridad completa ya que, gracias a su especial estructura la operación de limpieza que hay que realizar con tanta frecuencia se realiza en la bujía «Nef» automáticamente.

* *

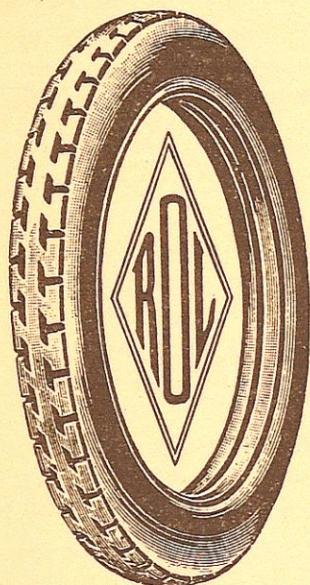
Los americanos construirán también el coche pequeño.—M. Walter L. Hawkes ha publicado en la revista *Motor Life*, un artículo en el que se desa-

**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

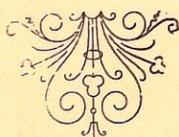
MIRACRUZ, 2 — SAN SEBASTIÁN

TALLER MECANICO

— DE —

Agustín Arroabarrena

**REPARACION DE AUTOMOVILES
Y MAQUINARIA**



Calle Particular de Carquizano

(FRENTE A LA TINTORERIA DE PARIS)

Barrio de Gros

TELEFONO 11.429

SAN SEBASTIAN

Construcción y Reparación de

Carrocerías de Lujo



JOSE IMAZ

TRABAJOS GARANTIZADOS



GARAGE UNIVERSAL

(Barrio Gros)

CALLE ZABAleta - TELEFONO 11.778

SAN SEBASTIAN

rollan los argumentos que figuran en pro del coche ligero y rápido, desde el punto de vista de la economía de su empleo, y anuncia que varias casas americanas, especialmente Stutz y Franklin, preparan para la próxima estación coches de 10 c. v. inspirados en los modelos europeos de este tipo.

Estos coches tendrán precios inferiores a 1.000 dólares.

El motor rápido y el coche ligero están a punto de obtener gran favor en el mercado de los Estados Unidos, mientras el público europeo se deja impresionar por los robustos y silenciosos seis cilindros del otro lado del Atlántico.

La fórmula del coche ligero es la que corresponde al uso económico y este argumento es un gran factor de éxito para la vulgarización del coche.

En un país en que ya existe un automóvil por cada cuatro y medio habitantes, el coche de potencia media, vendido en menos de 1.000 dólares, puede constituir el motivo de una nueva e inmediata expansión.

Además los constructores europeos se sienten un poco inquietos ante la que parece ha de ser nueva orientación de la fabricación americana, ya que un coche de 10 c. v. es ejecutado con el gusto europeo y con la suficiencia invasora que distingue a los sobrinos del tío Sam puede constituir un serio motivo de terrible competencia.

Omnia lo percibe y declara:

«Claro que el peligro no es inmediato; pero debe constituir un nuevo motivo para que nuestros constructores organicen seriamente la defensa. Los grandes productores deben agruparse y aquellos que se han especializado en el *chassis* excepcional deben esforzarse en ser invencibles.»

* *

El automóvil del porvenir.—Evidente que no puede afirmarse concretamente cuales han de ser las características capitales del automóvil del futuro. No obstante, las modificaciones esenciales que la construcción de coches ha sufrido y las tendencias que en su fabricación se acusan son susceptibles de orientarnos en cuanto a lo que será el coche tipo en un porvenir relativamente próximo.

Puede adelantarse que tendrá una potencia aproximada de 100 HP. y podrá correr con facilidad a razón de 90 millas (144 kilómetros) por hora, y no es difícil predecir que será un producto de los Estados Unidos.

Las antiguas tradiciones en la construcción de automóviles están pasando a la historia. Durante los dos últimos años hemos vivido un período de transición, pues durante este tiempo hemos descartado muchas ideas y métodos anticuados en materia de fabricación de automóviles.

La antigua concepción, según la cual un automóvil regular ha de ser grande y pesado para poder ofrecer comodidad a los pasajeros, no tienen ya fundamento alguno. Mediante muelles de nueva invención que modifican el sistema de soporte o suspensión, carrocerías más bajas y una distri-

bución más científica de peso, se puede actualmente construir automóviles de menor distancia entre los ejes que funcionen con la suavidad y comodidad de los modelos más largos y pesados.

Al menor tamaño y peso del producto moderno debemos también agregar su ventaja de acondicionarse mejor a los estacionamientos en espacios más limitados. No es necesario que el motor sea de grandes dimensiones para que produzca una fuerza suficiente a desarrollar velocidades de 70 a 75 millas (112 a 120 kilómetros) por hora.

El resultado de todos estos adelantos nos hace presentir la construcción de automóviles muy finos, de poca distancia entre ejes, cómodos y de gran potencia, que podrán sostener una alta velocidad en viajes largos y que desde todos los puntos de vista se amoldarán mejor a las exigencias del tráfico, motores excelentes que podrán construirse con una economía de 25 por 100 sobre el costo actual de los motores de mayor eficiencia.

Gimnasio Casalonga

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

CULTURA FISICA :- BOXEO

CENTRO DE LA GENTE SELECTA - LECCIONES PARTICULARES - MASAJES

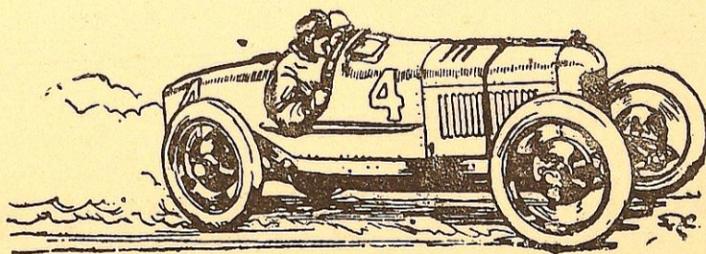
Estadística de la producción de la General Motors.—En los doce meses terminados en mayo 8, 1926, la General Motors fabricó y vendió 1.002.285 coches y camiones, excediendo con un margen muy grande todos los records anteriores. Cuando se considera el valor de éstos, indudablemente resulta un nuevo record de ventas en la industria del automóvil.

El sábado 8 de Mayo, la General Motors vendió el 5.000.000 coche. Se necesitaron más de 9 años para vender el primer millón, pero solo fué requerido 12 meses para vender el último millón de coches.

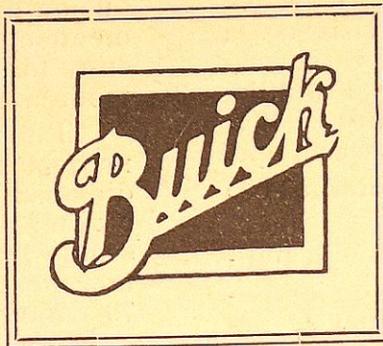
Las ventas de los coches, divididas por año, son como sigue:

Año	Nº de coches	Año	Nº de coches
1910	39.300	1919	391.738
1911	35.752	1920	391.075
1912	49.696	1921	214.799
1913	52.270	1922	459.763
1914	61.584	1923	798.555
1915	102.388	1924	587.341
1916	146.185	1925	835.902
1917	203.119	1926	421.300
1918	205.326		
		Total.	5.000.093

• El año 1926, sólo está considerado hasta el 8 de Mayo.



Cuando se construyan
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1926

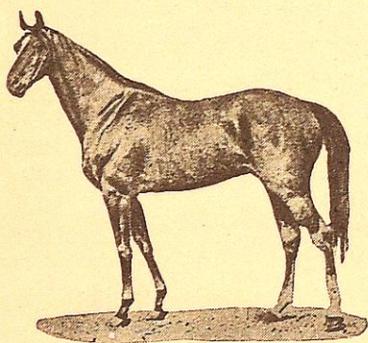
El Último Producto de la General Motors



Sedán (cinco plazas) :- Torpedo (cinco plazas)
Limousine Coach :- Torpedo (dos o tres plazas)
Coupé-Cabriolet (tres plazas) - Camión (1.500 a 2.000 kg.)

DISPONIBLES DE TODOS LOS MODELOS :- ENTREGAS INMEDIATAS

El Pura Sangre de los Automóviles



"BUGATTI"

EN EXISTENCIA

Chassis y carrozados modelos

Grand - Prix 4 y 8 cilindros

NOTABLE REBAJA EN SUS PRECIOS

Concesionarios de estas tres marcas:

CIORDIA Y LARRINAGA

Exposición: EASO, 1 :-: SAN SEBASTIAN :-: TELÉFONO 10.909