

AÑO I

San Sebastián, Septiembre de 1925

NÚM. X

## Después del último Circuito



«SABIPA», el notable corredor «amateur» ganador con su «Bugatti» de la categoría F (Turismo) y detentor en 1925 de la Copa Cadillac, rodeado de la Comisión Deportiva del R. A. C. G.

*Experimentamos una viva satisfacción que no hemos de ocultar. El Circuito recientemente celebrado ha constituido un gran éxito, un éxito definitivo, del que nos sentimos orgullosos, como deportistas y como donostiarros. El esfuerzo realizado ha sido, sin duda, extraordinario, pero ha tenido una espléndida compensación en los resultados obtenidos.*

*San Sebastián puede mostrarse orgulloso. En su historia veraniega, la fecha del Circuito marcará siempre el momento del más alto interés, de la más fuerte y poderosa*

# Automóviles VERMOREL

## El 10 HP. Sport

Ligero, rápido confortable, el 10 HP. Sport VERMOREL, ha sido concebido con el propósito de complacer y satisfacer vuestros deseos

Sus especiales características y la elegancia de su línea, hacen del VERMOREL, el coche más agradable para el sport y para la ciudad

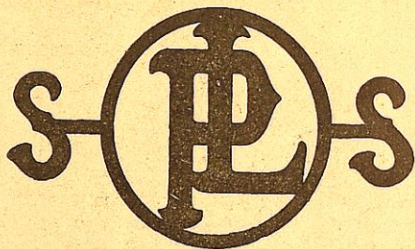
CAMIONETAS DE 1.000 Y DE 500 KILOS

## Representante General en España: Granda

MIRACRUZ, 26 ☉ TELEFONO 6-82

San Sebastián

CHASSIS Y



AUTOMÓVILES

## Panhard & Levassor

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

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

Representante para Guipúzcoa:

## Alberto Abrisqueta

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

atracción. El verano donostiarra ha de ir siempre hermanado, estrechamente unido al Circuito automovilista, que es desde ahora su máximo festejo. La tradición de modernidad, el espíritu innovador de la Ciudad, ofrece en solo tres años ese admirable Circuito anual, que ha adquirido en el mundo deportivo el más alto rango internacional hasta el punto de habérsenos concedido para el año 1926 el Gran Premio de Europa, magno acontecimiento deportivo que ha de reportar a San Sebastián incalculables beneficios.

El camino era ciertamente áspero y las dificultades innumerables. Pero para una Ciudad como San Sebastián, con la voluntad firme y decidida de vivir, de afirmar ante el mundo cosmopolita su vitalidad y su energía, no podía haber obstáculos que no

mo ninguna otra manifestación, el Circuito será el pregonero inmejorable y más eficaz de la fama de la bella y dorada Ciudad, que es la perla más preciada de España. Cuando en el último Circuito veíamos a cerca de 60.000 personas presenciando la prueba de Velocidad, no pudimos menos de sentir una íntima satisfacción y una viva alegría al pensar que se había dotado a San Sebastián de algo que significa el esfuerzo poderoso y magnífico de un gran pueblo.

Los que hacemos este Boletín, nos complacemos en este día venturoso para el deporte automovilístico y para San Sebastián, en expresar nuestra felicitación más cordial a ese puñado de hombres entusiastas que forman la Directiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, presidida por don Manuel Rezola, una de nuestras más fuertes capacidades organizadoras. Los lazos de unión que a ellos nos acercan no han de impedir que rindamos este tributo de justicia, a quienes, apenas terminada la ruda labor del último Circuito se han entregado ya con toda febrilidad a la organización del próximo...

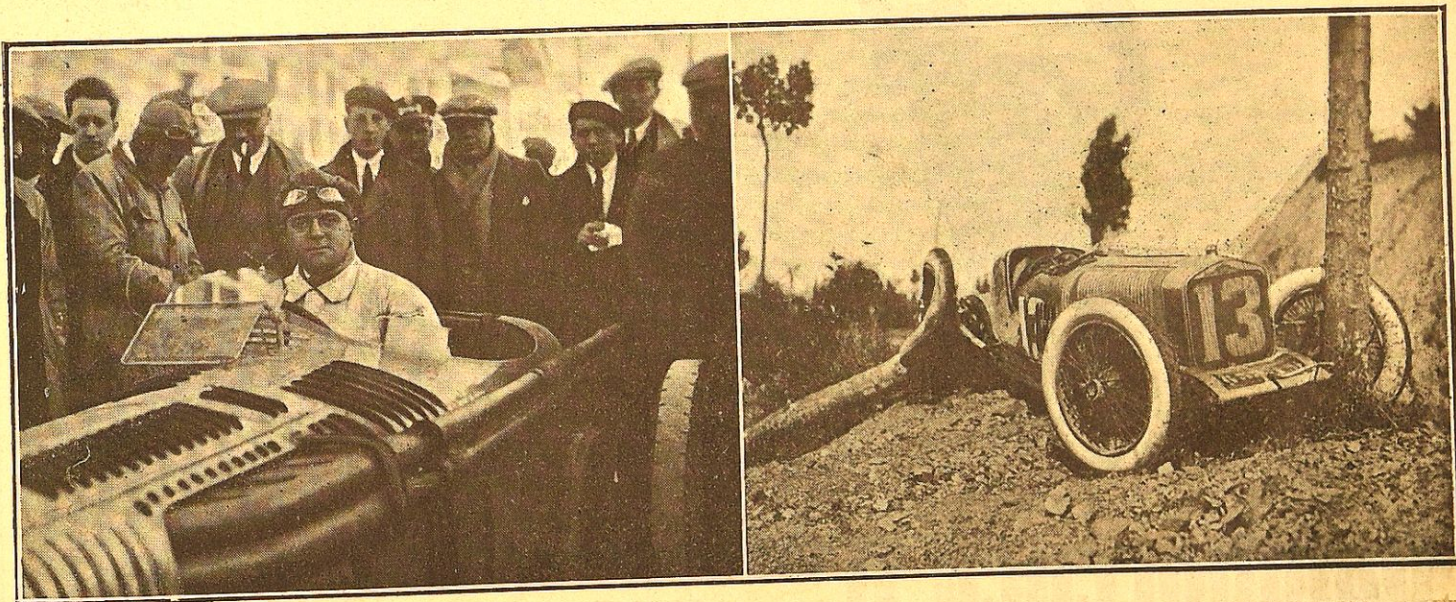


Fot «Photo Carte»

Los famosos corredores de «Peugeot»: Wagner, Rigal (ganador de la categoría C. Turismo) y Boillot con el trofeo conquistado en el III Circuito

salvara. Y en esta labor todos han sido entusiastas y decididos colaboradores. Las dos Corporaciones (Diputación y Ayuntamiento), las Autoridades, los elementos deportivos, la Prensa... todos, absolutamente todos sin excepción.

Los beneficios por el éxito obtenido en el aspecto deportivo son innumerables. En otro orden... San Sebastián empezará a conocer muy pronto lo que el Circuito significa para ella. Co-



«Photo Carte»

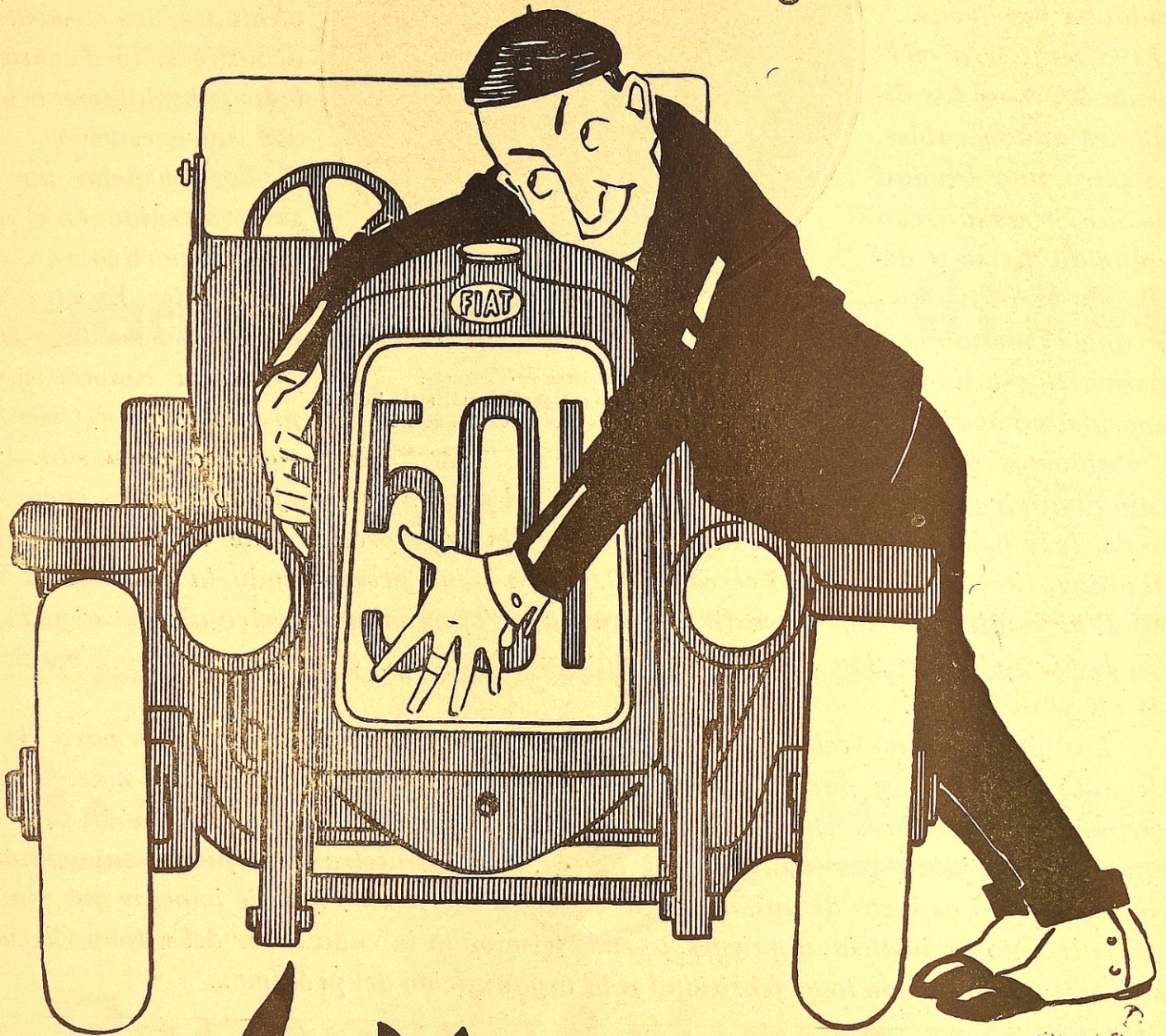
El malogrado corredor TORCHY que murió a consecuencia de un accidente en el Gran Premio de Velocidad

Estado en que quedó el «Delage» de Torchy después del choque

# Antes que decidiros

por adquirir auto alguno que no sea «FIAT», recomendamos, en bien de vuestros intereses, consultéis a los poseedores de coches «FIAT» quienes os convencerán de las ventajas que ofrece esta marca por todos los conceptos, sobre las restantes del mercado.

*Su gran amor!...*



**Fiat** está provisto de un «chassis» tan sólido como el primero.

**Fiat** entrega sus coches con carrocerías tan confortables como el primero.

**Fiat** ofrece al conductor el máximo de seguridad.

**Fiat** es, sin duda alguna, el coche más económico y de más rendimiento que existe

**Fiat** es la única marca que puede reunir estas condiciones porque está reconocida como la primera fábrica de Europa en construcción de automóviles.

**Damborenea H. nos** EXPOSICION: Oquendo, 10 - Teléfono 23-36  
GARAGE: Miracruz, 16 - Teléfono 21-52

### III Circuito de San Sebastián

## El II Gran Premio de Autociclos

30 vueltas: 531 kilómetros

#### CLASIFICACION OFICIAL

##### Categoría 1.100 cm.<sup>3</sup>

- 1.º CASSE sobre «Salmson» en 5 h. 36 m. 10 s. Media de 94 kms. 82.
- 2.º URIBESALGO sobre «Hisparco» en 6 h. 5 m. 39 s. 2/10
- 3.º MARANDET sobre «S. A. R. A.» en 6 h. 6 m. 57 s. 4/10
- 4.º FUENTES sobre «Hisparco» en 6 h. 51 m. 53 s. 2/10
- 5.º ARTECHE sobre «A. S.» en 7 h. 22 m. 47 s. 4/10

##### Categoría 750 cm.<sup>3</sup>

- 1.º ZUBIAGA sobre «Austin» en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10 Media de 91 kms. 789.
- Vuelta más rápida en la categoría B: CASSE en 10 m. 2 s. Media de 105 kms. 847.
- » » » A: ZUBIAGA en 11 m. 10 s. Media de 85 kms. 104.

##### Copa de S. A R. el Príncipe de Asturias

- 1.º ZUBIAGA 18.330.942,5
- 2.º CASSE 22.146.660

##### Copa Packard

Tiempo más rápido: CASSE 20.170 segundos.

Tiempo más lento: ARTECHE 26.567,4/ »

Corredores que pueden concursar a la Copa por hallarse dentro de la fórmula del apartado 3.º del Reglamento.

CASSE: T = 20.170 segundos

URIBESALGO: T = 21.939,2 »

MARANDET: T = 22.017,4 »

Los restantes quedan eliminados por no reunir dicha condición.

Regularidad: 1.º MARANDET 16 m. 18 s.

2.º URIBESALGO 21 m. 53 s. 9/10

3.º CASSE 24 m. 21 s. 7/10

La Copa Packard es adjudicada por lo tanto a MARANDET sobre coche «S. A. R. A.»

## Garage Zabalza Hermanos

TALLERES MECÁNICOS Y

REPARACION DE AUTOMOVILES

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

# S. A. Sabadell y Henry

Lubrificantes y demás productos del petróleo



DESTILACIONES EN ALTO VACIO  
**Unica Refinería en España**

HOSPITALET DE LLOBREGAT

Casa central: BARCELONA

Paseo de Gracia, 32, entl.º

Ventas al detall: PASEO de GRACIA, 32 bajo

**MADRID (Machineiza Sdad. concesionaria)**

Puerta del Sol, 13

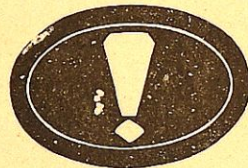
Aceites especiales para automóviles

Dirigirse: REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

## MACHINEIZA S. L.

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

**\* Atención \***



## Automovilistas

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

### IMAZ Y SANROMA

ZABALETA B. - TELÉF. 18-78  
SAN SEBASTIAN

## Carrocerías "BRIZ"

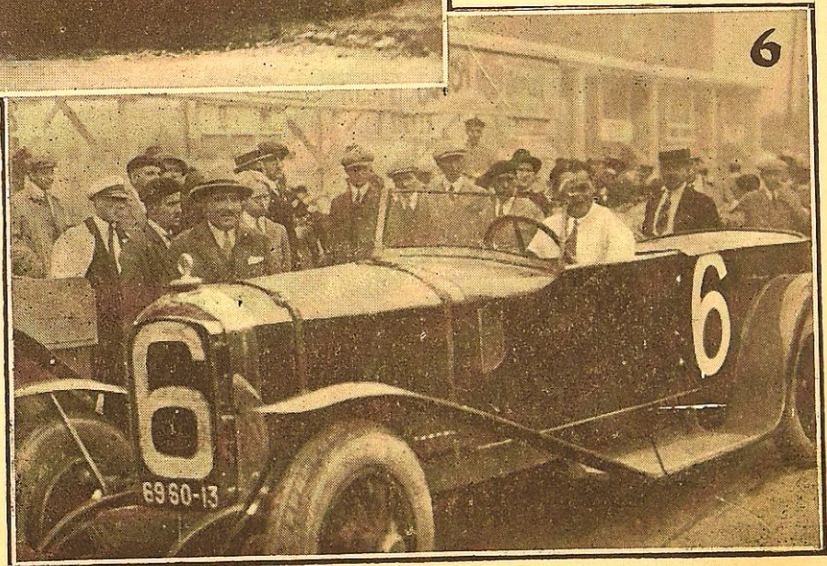
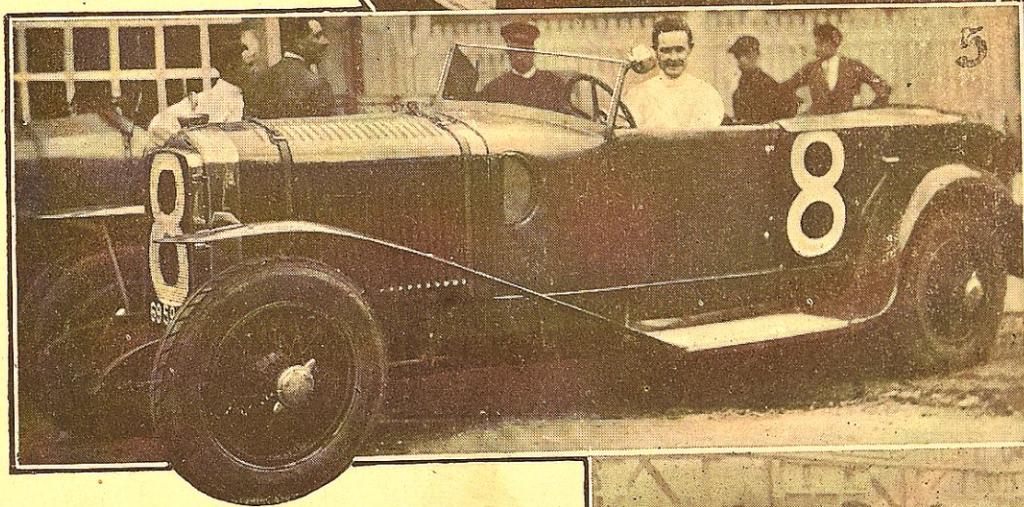
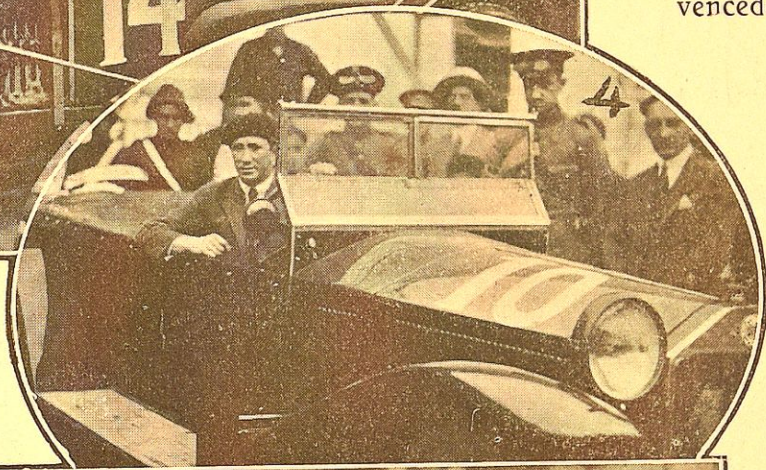
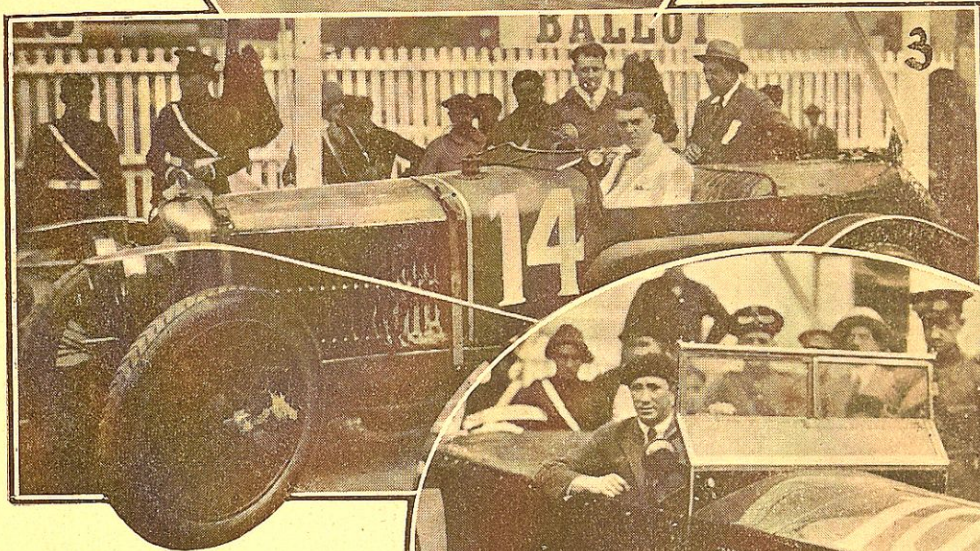
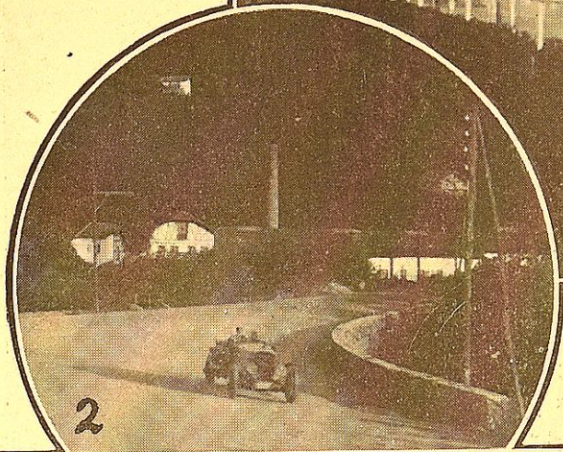
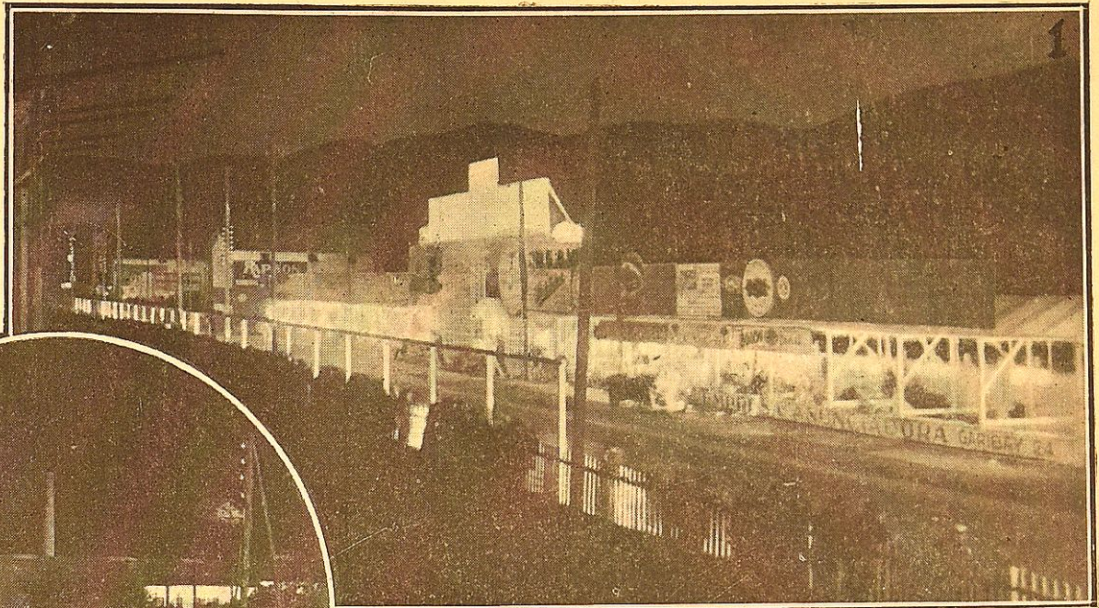
### CARLOS BRIZ

CONSTRUCCION Y REPARACION

ESPECIALDAD EN TRABAJOS DE LUJO

Usandizaga, 9 :- SAN SEBASTIAN :- Teléfono 30-58

# El Gran Premio de Turismo



1 La iluminación en el «affichage» y aprovisionamientos.

2 En plena carrera de las XII horas.

3 El «Ballot» de De Buck, vencedor absoluto de la prueba de Turismo.

4 El corredor donostiarra Eduardo Landa con su «Lancia».

5 Rigal, con su «Peugeot» vencedor de su categoría.

6 Boillot, con el «Peugeot» recordman de la vuelta.

Fot. «Photo-Carte»



Perfumaria  
**GURYS**  
San Sebastian



### III Circuito de San Sebastián

## El III Gran Premio de San Sebastián

40 vueltas: 708 kilómetros

#### CLASIFICACION OFICIAL

- 1.º DIVO sobre «Delage» en 5 h. 45 m. 1 s.  $\frac{6}{10}$  = Media de 123,249 kms.
- 2.º BENOIST, sobre «Delage» en 5 h. 55 m. 43 s.
- 3.º THOMAS, sobre «Delage» en 5. h. 56 m. 26 s.  $\frac{2}{10}$
- 4.º P. DE VIZCAYA, sobre «Bugatti» en 6 h. 1 m. 45 s.
- 5.º F. DE VIZCAYA, sobre «Bugatti» en 6 h. 18 m. 39 s.  $\frac{4}{10}$
- 6.º GOUX, sobre «Bugatti».
- 7.º LEHOUX, sobre «Bugatti».

La vuelta más rápida: DIVO en 8 m. 6 s.  $\frac{8}{10}$  a 131,111 kms. por hora.

Record de la vuelta: CONSTANTINI en 7 m. 57 s.  $\frac{6}{10}$  a 133,584 kms. por hora.

Prima de 250 pesetas de la Casa «OLABOUR» al primero en la vuelta	1.ª DIVO.
» 250 » » » » »	5.ª DIVO.
» 250 » » » » »	10.ª DIVO.
» 250 » » » » »	15.ª DIVO.
» 500 » » » » »	20.ª BENOIST.
» 250 » » » » »	25.ª BENOIST.
» 250 » » » » »	30.ª DIVO.

### La Copa «Cadillac» para el «amateur» Sabipa

*Reunida la Comisión Deportiva en el día de hoy bajo la Presidencia de don Antonio San Gil y con asistencia de los señores Segovia, Ameztoy, Ribera, Abrísqueta, Conde de Grá, Artola y Zappino para decidir sobre la atribución de la Copa Cadillac.*

*Leído el Reglamento por el que se rige su adjudicación.*

*Resultando que en las tres carreras que se han corrido, el comportamiento de todos los concursantes ha sido caballeroso y deportivo, pero sobresale sobre todos los demás el del amateur Sabipa.*

*Considerando que el hecho de ofrecer una rueda a su único contrincante cuando este iba a abandonar la carrera por falta de repuesto, constituye un rasgo de caballerosidad deportiva de alto valor y ejemplo.*

*Acuerda por unanimidad conceder la Copa «Cadillac» por este año al corredor Sabipa e inscribir en ella su nombre.*

*San Sebastián 22 de Septiembre de 1923.*

V.º B.º  
EL PRESIDENTE  
ANTONIO SAN GIL  
(Rubricado)

EL SECRETARIO  
FEDERICO ZAPPINO  
(Rubricado)

### COPA «CADILLAC»

- 1923 : HAIMOVICI.  
1924 : SAILER.  
1925 : SABIPA.

# Carrocerías Coeta y Comp.<sup>a</sup>

San Francisco, 1 :-: Teléfono 11-28

San Sebastián



Casa LARRINAGA

Armas y Municiones  
Venta y Reparación

Plaza de Bilbao, 1

SAN SEBASTIAN

TELEFONO 24-14

## Talleres ELECTRA

(Frente al Puente del Gran Kursaal)

Instalaciones completas de alumbrando  
para automóviles :-: Carga y re-  
paración de Acumuladores  
Bobinaje de Dinamos  
y motores de  
arranque

PASEO DE RAMÓN MARÍA DE LILI N.º 2

San Sebastián

ACEITES "BRITISH,"



Adoptados por el R. A. C. G.

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

**III Circuito de San Sebastián**

**III Gran Premio de Guipúzcoa**

**Turismo: Doce horas**

CLASIFICACION OFICIAL

**CATEGORIA C:**

- |     |                                   |                |                               |
|-----|-----------------------------------|----------------|-------------------------------|
| 1.º | RIGAL sobre «Peugeot»             | 1.144 kms. 732 | Media de 95,394 kms. por hora |
| 2.º | NICOLÁS - DIELS sobre «Excelsior» | 1.113 km. 181  | » 92,765 » »                  |

**CATEGORIA E:**

- |     |                                  |                |                              |
|-----|----------------------------------|----------------|------------------------------|
| 1.º | DE BUCK - DECROSE sobre «Ballot» | 1.180 km. 504  | Media de 98,375 km. por hora |
| 2.º | FORESTI BALESTIERO sobre «O. M.» | 1.097 km. 813  | » 91,484 » »                 |
| 3.º | MINOIA MORANDE sobre «O. M.»     | 1.066 kms. 592 | » 88,872 » »                 |

**CATEGORIA F:**

- |     |                        |                |                               |
|-----|------------------------|----------------|-------------------------------|
| 1.º | SABIPA sobre «Bugatti» | 1.051 kms. 722 | Media de 87,643 kms. por hora |
|-----|------------------------|----------------|-------------------------------|

**Copa de S. M. la Reina**

DE BUCK - DECROSE 1.180 kms. 504.

**Trofeo de la Excma. Diputación de Guipúzcoa**

- 1.º DE BUCK - DECROSE 15.789.
- 2.º SABIPA 8.038.
- 3.º BOILLOT-RIGAL 6.175.

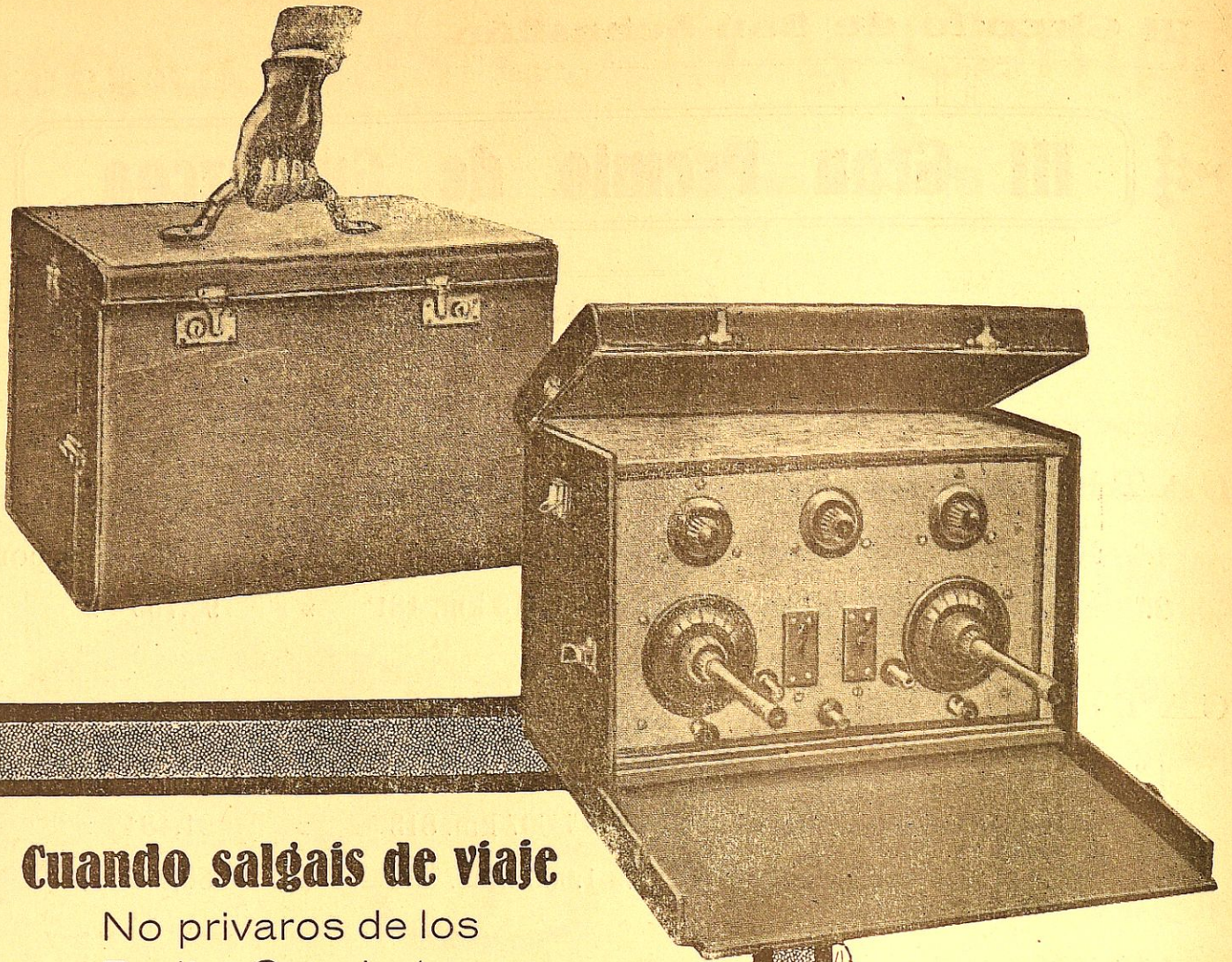
**REGINA HOTEL**

GERENTE: P. ESTRADA

COCINA RECOMENDADA -- CONFORT MODERNO

- ABIERTO TODO EL AÑO -

CAMINO, 3 -- SAN SEBASTIÁN -- TELÉFONO 3-33



## Cuando salgais de viaje

No privaros de los  
Radio-Conciertos

A las distracciones que un viaje os proporciona, debéis agregarle las artísticas suministradas diariamente por los Radio-Conciertos Europeos.

No salgais de viaje sin un "Superheterodino Portatil". Este receptor de T. S. H. está colocado en una elegante y sólida maleta de cuero.

Allí donde esteis, podeis en menos de 10 minutos, instalar vuestro receptor y recibir a la perfección cualquier emisión, con una regulación que no exige más de 10 segundos.

Demostraciones todos los dias de 12 a 1 de la mañana y de 5 a 8 de la tarde en nuestro salón de Peña y Goñi, 1. Teléfono 30-15

### PRECIOS:

Modelo en nogal ..... Ptas. 1.000  
Id. en maleta cuero > 1.125

### AGENCIA EXCLUSIVA

NOTA.—Servimos estos receptores en nuestros almacenes de París, por Frs. 2.500 y 2.800 respectivamente.

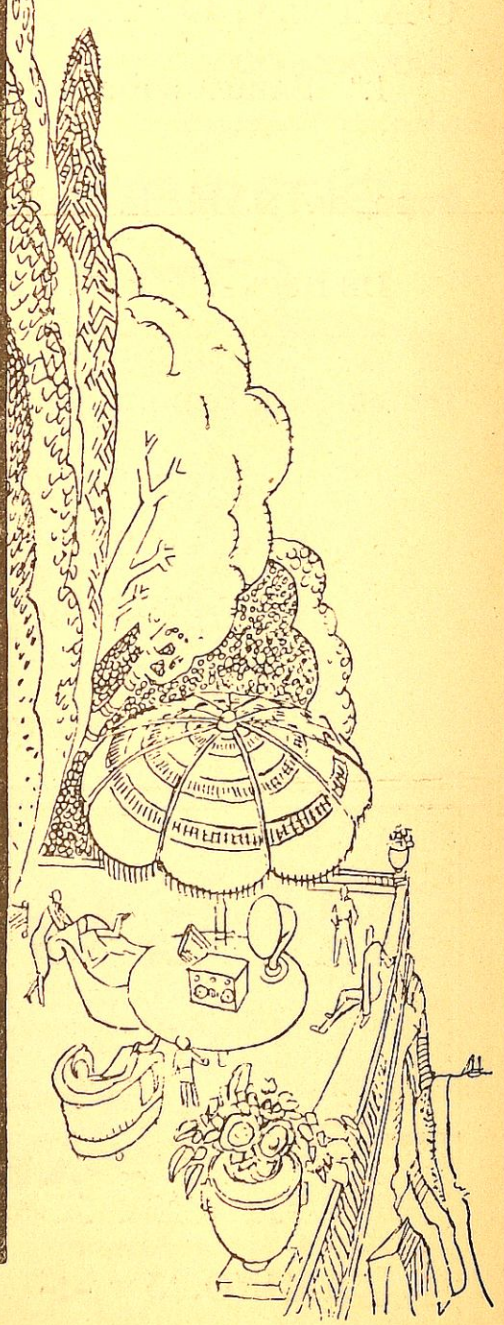
**BONO DE GARANTIA**  
Todo receptor superheterodino adquirido en nuestros almacenes, se garantiza contra todo defecto de construcción y será reparado gratuitamente

# le SUPERHÉTÉRODYNE-A

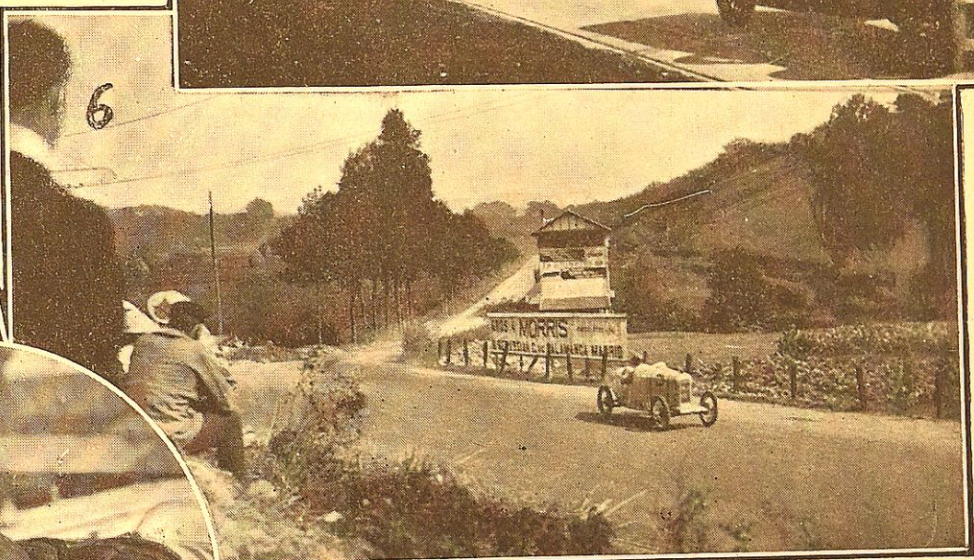
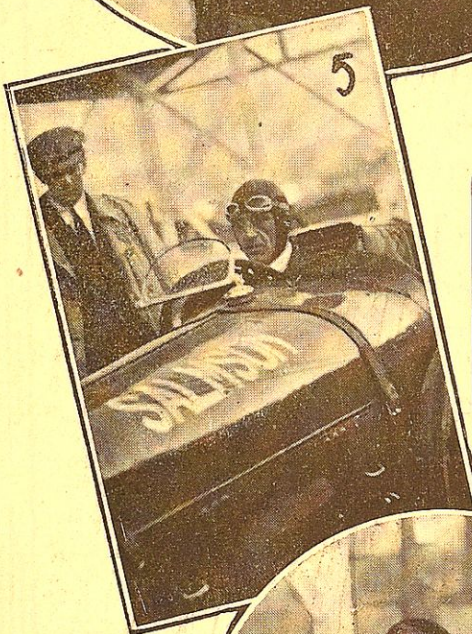
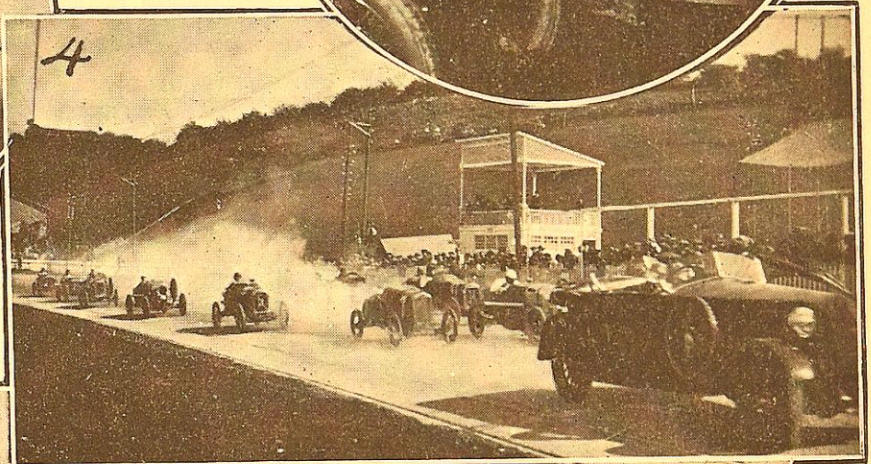
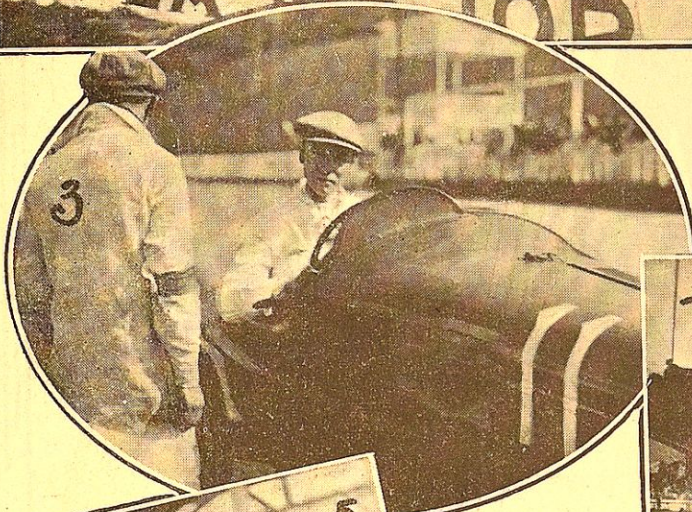
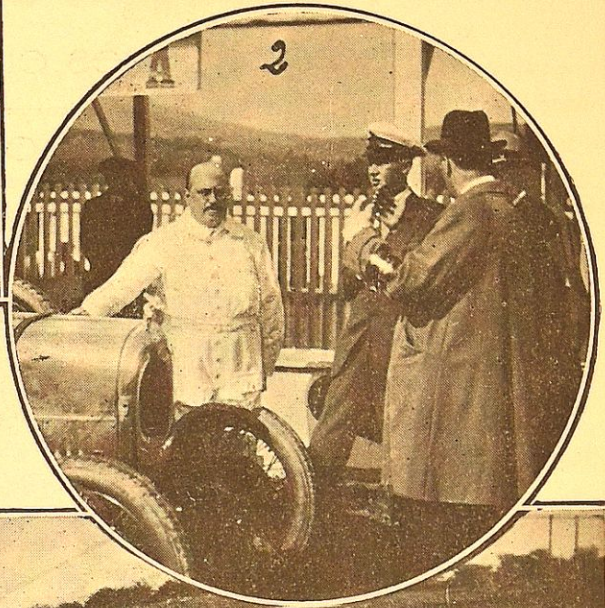
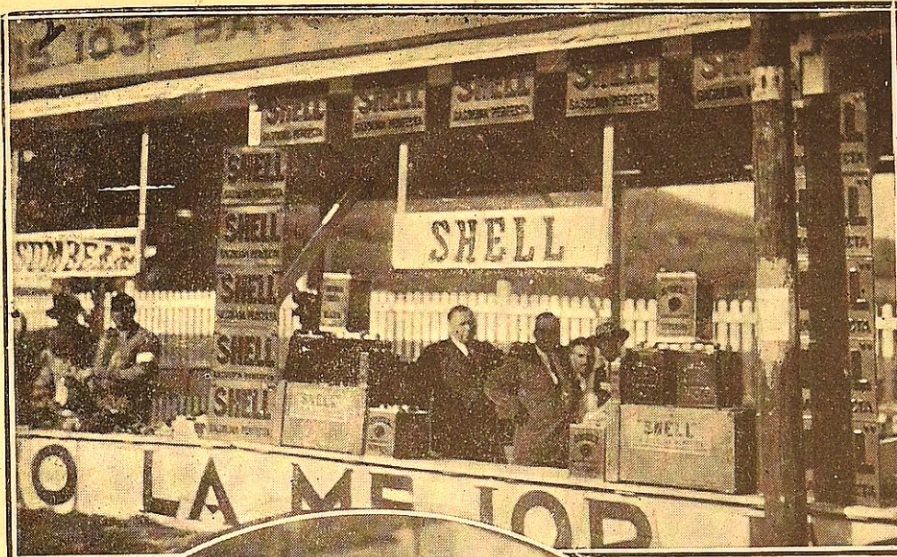
"The Rolls Royce  
of reception"

Brevets  
L LÉVY

ANTONIO RECIO  
Ingeniero  
PEÑA Y GOÑI  
SAN SEBASTIAN



# El Gran Premio de Autociclos



- 1.- El aprovisionamiento de la reputada marca «SHELL».
2. El Príncipe ante el «S. A. R. A.» del señor Segovia.
- 3.- Casse con su «Salmson».
- 4.- La salida de los autociclos.
- 5.- Oscar Leblanc (Salmson).
- 6.- Un aspecto de la carrera.
- 7.- Zubiaga con su «Austin».
- 8.- Los autociclos en los aprovisionamientos, antes de la carrera.

Los Automóviles

vencedores en las principales pruebas

∴ ∴; automovilistas mundiales ∴ ∴

# DELAGÉ

Garantía

Suavidad

Elegancia

MODELOS 4 Y 6 CILINDROS

TODA CLASE DE CARROCERIAS

Chassis ~ **PESETAS 10.730** ~



AGENTE OFICIAL:

JULIO SEGOVIA

FUEROS, 1  
TELEFONO 15-98



San Sebastián

## Documentos Oficiales

# Una reclamación ante la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

Reunida la Comisión Deportiva del R. A. C. G. para resolver a cerca de la reclamación formulada por Mr. Paul conductor del coche que corrió con el n.º 17 en la carrera que tuvo lugar el día de ayer, contra el coche n.º 18 marca «Austin», la Comisión acuerda designar a los señores Conde de Grá, Abrisqueta y Artola para que procedan a comprobar si el motor del referido coche «Austin» excede o no de las dimensiones fijadas por el Reglamento para que tomase parte en la carrera en la categoría A. en que fué inscripto, aplazando toda la solución hasta que se conozca el resultado de la comprobación efectuada.

San Sebastián 18 de Septiembre de 1925,

V.º B.º El Presidente, Manuel Rezola. El Secretario, Federico Zappino. (Rubricado).

### Informe de los técnicos

Designados, los abajo firmantes, por la Comisión Deportiva del R. A. C. G. para comprobar la cilindrada del motor del coche «Austin» que corrió con el n.º 18, en vista de la reclamación formulada por Mr. Paul que tomó parte como conductor de un vehículo marca «Senechal».

Personados en Lasarte, en el local en que quedaron encerrados los coches concursantes a disposición del R. A. C. G. de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento del certamen, se procedió, previo requerimiento al concursante que inscribió el mencionado coche «Austin» a desmontar el motor del mismo y a medir las dimensiones de los cilindros de aquel, resultando que dichas dimensiones son:

Diámetro de los cilindros: 55,9 mm.

Recorrido de los émbolos: 76 mm.

Y para que conste; a los efectos que procedan, firmamos la presente en Lasarte, a 18 de Septiembre de 1925.  
Manuel Artola.—Alberto Abrisqueta.—El Conde de Grá. (Firmado y rubricado).

### Resolución de la Comisión Deportiva

Reunida la Comisión Deportiva del R. A. C. G. y vista el acta entregada por la Comisión designada en la reunión precedente, se acordó por unanimidad teniendo en cuenta lo dispuesto por el art. 27 del Reglamento de la prueba que da lugar a la presente:

1.º Que procede declarar mal fundada la reclamación formulada por Mr. Paul contra el coche «Austin» ya que la cilindrada total del motor del mismo es de 745,7 cm.<sup>3</sup>.

2.º Que no procede devolver al reclamante la cantidad de 500 pesetas (quinientas) por él depositadas al formular su reclamación, cuya suma será entregada por este R. A. C. G. a los establecimientos de Beneficencia.

3.º Que no procede exigir del reclamante el pago de los gastos de desmontado de motor que fija el reclamante por no haberlos reclamado el propietario del vehículo marca «Austin».

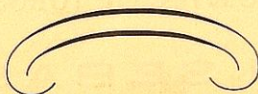
Y a los efectos que procedan expido la presente copia que entrego acompañada también de copia del acta de medición del motor al interesado Mr. Paul, en San Sebastián, a 18 de Septiembre de 1925.

V.º B.º El Presidente, M. Rezola.—El Secretario del R. A. C. G., F. Zappino. (Firmado y rubricado).

## 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 SEBASTIAN: Miracruz, 19  
BILBAO: Irala-barri - Teléf. 20-61

**PAIGE**

**JEWET**

AGENCIA

# Camionetas DUPLEX

**Bereciartúa y C.<sup>ía</sup>**

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 Oclón, 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



## Las grandes marcas vencedoras

Del gran interés deportivo que alcanzaron las pruebas del III Circuito donostiarra; del éxito brillante, de la espléndida manifestación automovilista organizada por el R. A. C. G.; y de otras cosas más, harto halagüeñas para las entidades que cooperaron eficazmente a este resultado feliz del mayor acontecimiento del veraneo donostiarra, se ocuparon en su día plumas autorizadas en sus tribunas periodísticas de España y el extranjero. Con sus juicios podrían llenarse muchas páginas del libro de oro del R. A. C. G. En un número próximo del Boletín Oficial hemos de recoger algunos de esos juicios ajenos para que consten en estas páginas resumen de lo que fué la jornada automovilista de Septiembre de 1925. Aquellos testimonios «pesan» mucho más que los de casa. Parecerían los nuestros hijos de un justo apasionamiento por la obra de nuestros amigos.

Pero no podemos olvidar a las grandes «marcas» automovilistas y a sus notables conductores que han tenido una participación triunfal en el III Circuito donostiarra. Sus magníficos «exploits» han ido unidos a los éxitos de las tres grandes pruebas desarrolladas en nuestras soberbias carreteras.

En autociclos, los dos «Salmson» de Casse y Leblanc y el «Austin» de Zubiaga fueron los dominadores absolutos en sus respectivas categorías. Y si la victoria de Casse es digna de señalarse, la del distinguido «amateur» vizcaino Zubiaga merece realizarse, ya que supo mostrarse como «driver» consumado.

«Delage» mereció la victoria en el Gran Premio de Velocidad y la rara pericia de Divo supo conducirlo al triunfo, demostrando que los doce cilindros del viejo constructor francés son los coches más rápidos de Europa. Sus 170 kms. de promedio en las rectas y su espléndida media horaria en los 700 kilómetros expresan bien elocuentemente la fantástica carrera del coche vencedor.

Benoist y Thomas completaron el equipo «Delage» clasificado con todos los honores. Lástima que esta gran victoria de los «dos litros» «Delage» se viera enlutada con la sensible desgracia acontecida a su co-equípier Torchy. El infortunado corredor francés rindió pródigo tributo al deporte automovilista.

«Bugatti» cuya carrera meritoria hay que señalar, se presentó desprovisto del aditamento de la sobrealimentación; en condiciones por tanto de rapidez pura algo desventajado de sus poderosos rivales. Y sin embargo, el «as» de los conductores

del equipo de Molsheim, Constantini, volvió este año a confirmar su proeza de 1924, batiendo la vuelta más rápida del Circuito a una media horaria de 133 kms. 584.

«Bugatti» clasificó todos sus coches, con Pedro y Fernando de Vizcaya, realizando una soberbia carrera de regularidad, lo que es ya común en los coches alsacianos.

En el Gran Premio de Turismo, la carrera triunfal de «Ballot» llevada por el belga De Buck, hay que incluirla entre las más sorprendentes. Admirable de resistencia y regularidad de su funcionamiento y sin levantar el «capot» durante las doce horas.

Vencedor absoluto de todas las categorías, batió a coches de 2, 3, 4 y 5 litros de cilindrada, obteniendo una velocidad media de 98 por hora, durante las doce horas de la carrera, con un consumo de 12 litros de gasolina por 100 kilómetros. ¿No es esto admirable?.

«Peugeot» tuvo la «guigne» por enemigo. Sin ella, sus aspiraciones al primer puesto absoluto hubiéranse realizado. «Peugeot» triunfó en su categoría y añadió a este éxito el del record de la vuelta, bien demostrativo de la rapidez de sus magníficos motores. Rigal, Wagner y Boillot fueron las figuras prestigiosas del volante que nos entusiasmaron con sus grandes proezas.

De nuevo «Bugatti» con un 1.500 se hizo dueño y señor de su categoría, teniendo por compañero de triunfo el notable «amateur» francés «Sabipa» el héroe de la jornada de turismo por su gran hazaña al venir por carretera desde París sin descanso para llegar a Lasarte justamente en último momento de la salida..

«Sabipa» ha merecido el honor de ser detentor para 1925 de la Copa Cadillac. «Sabipa» es un deportista ejemplar.

Y antes de cerrar estas líneas de merecido homenaje a los grandes vencedores del III Circuito, justo es que recordemos a Eduardo Landa, el famoso corredor donostiarra, que si sobre el pequeño motor de dos ruedas se glorificó en nuestro Circuito, como conductor de autos en la dura prueba de Turismo se reveló como un consumado «as» del volante. Perseguido por una serie de pinchazos, estuvo muy cerca de clasificar victoriosamente a su «Lancia», un coche de absoluta serie, que terminó las doce horas en perfecta y regular marcha.

Eduardo Landa es acreedor a la admiración y gratitud de la afición.

AUTOMÓVILES

**S. A. R. A.**

El motor del porvenir

El coche ligero de gran lujo = Sin  
radiador, sin agua = Enfria-  
miento por aire = Mayor  
rendimiento, me-  
nor gasto

EL COCHECITO IDEAL

Agencia General en España:

JULIO SEGOVIA

FUEROS, 1  
TELEFONO 15-98



San Sebastián

# Las grandes pruebas de 1925, han valido a sus vencedores

## 3.719.000 francos en premios

### SAN SEBASTIAN OCUPA EL SEGUNDO LUGAR

El automovilismo es uno de los «sports» en que los premios en metálico alcanzan cifras más elevadas.

Bien de devotos de este «sport», al que está íntimamente ligada la prosperidad de una industria, de importancia considerable, recuerdan el entusiasmo que se produjo en el mundo automovilista, cuando en 1905, «L'Auto» anunció que ofrecía una suma de 100.000 francos al primer clasificado de las eliminatorias de la Copa «Gordon Bennett». Esta suma fantástica en aquella época, fué ganada el 16 de Junio de 1905 por They sobre coche Brasier.

Durante bien de tiempo, este donativo no tuvo imitadores y los vencedores de las grandes pruebas no recibían más que objetos de arte y medallas.

Desde hace dos o tres años, numerosos organizadores han vuelto a la fórmula de premios en metálico y las sumas puestas en competencia cada vez son más formidables. Puede juzgarse, con solo mirar la relación de los principales premios otorgados en el curso de la temporada de 1925.

#### AUTÓDROMO DE INDIANÓPOLIS

Gran Premio de Indianópolis.... 1.785.000 fr.

#### R. A. C. DE GUIPÚZCOA

«Meeting» de San Sebastián..... 400.000 fr.

#### AUTOMÓVIL CLUB DE FRANCIA

Grandes premios de velocidad, turismo, ciclecars y motocicletas.... 363.000 fr.

#### AUTÓDROMO DE LINAS MONTLHERY

Gran Premio de Apertura..... 150.000 fr.

Premio «Icare» y de «Fay»..... 70.000 »

Reunión popular..... 70.000 »

#### A. C. DE ITALIA Y DE MILAN

Gran Premio de Italia y campeonato del mundo..... 214.000 »

#### A. C. DE SICILIA

Targa-Florio..... 200.000 fr.

#### A. C. DE BÉLGICA

Gran Premio de Europa..... 135.000 fr.

#### MOTOCICLO CLUB DE FRANCIA

Gran Premio de Francia..... 100.000 fr.

#### INTERNACIONAL SPORTING CLUB DE MONACO

«Meetings» de Monte-Carlo..... 95.000 fr.

#### AUTÓDROMO DE MIRAMAS Y DE MARSELLA

Gran Premio de Provenza..... 75.000 fr.

#### A. C. DE LORENA

Toul-Nancy ..... 20.000 fr.

#### A. C. BOURGNIGNON

Carrera de la cuesta del Val-Sugon 16.000 fr.

#### MOTO CLUB DE MARSELLA

Gran Premio de Marsella..... 16.000 fr.

#### MOTO CLUB DE LYON

Gran Premio de Lyon..... 10.000 fr.

*En total..... 3.719.000 fr.*

Solo se puede aspirar a una cosa, y es que los constructores, que realizan un gran esfuerzo económico y los corredores que arriesgan bien frecuentemente su vida para asegurar la supremacía de la industria automovilística, vean que esta lista de premios en metálico adquiere aún una mayor importancia para la temporada de 1926.

Como se vé por la relación precedente, San Sebastián figura en el segundo lugar entre las poblaciones del mundo, por la cuantía de su premio en metálico. En segundo lugar en el mundo y en primero en Europa. Esto debe envanecernos y alentarnos para procurar llegar todavía a cifras aún mayores.

# AGUIRREGAVIRIA HERMANOS - INGENIERO

## LUBRIFICANTES



## UNICOS GARANTIZADOS

DELEGACION DE FABRICAS INGLESAS

OQUENDO, 12 -:- SAN SEBASTIAN -:- OQUENDO, 12



# 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** |====

# COCHES UTILES Y COCHES DE SPORT

El público automovilista es muy diverso: los unos desean que su automóvil les transporte de un sitio a otro a una marcha moderada y con el minimum de gasto. Necesitan un coche de facil entretenimiento, duradero y en el que la velocidad no necesita ser elevada. Por lo contrario nada de ahorrar en lo relativo al confort, en proteger a los ocupantes contra choques en la carretera y contra la intemperie. Para otros clientes, por cierto más numerosos de lo que puede creerse, la velocidad es lo que priva. Se llega en estos casos a adoptar carrocerías muy afiladas y bastante estrechas a fin de disminuir la resistencia del aire y para asegurarse una buena marcha en carretera se sacrifica el confort. Un motor de mucho rendimiento es también más delicado y requiere mayores cuidados. Muy a menudo entre estos dos tipos extremos se encuentra una verdadera gama de tipos intermedios. La velocidad de los coches de turismo oscila, según las marcas, entre 60 y 80 kilómetros por hora; la de algunas «voiturettes» gran sport, pasa de los 115 y hasta de los 120 kilómetros por hora. En cuanto a los coches ligeros, encontramos coches-turismo de 2 litros que llegan a los 100 kilómetros por hora y solo consumen 10 litros por cada 100 kilómetros, y los coches de sport de esta cilindrada son a nuestro juicio demasiado rápidos para todos aquellos que no son conductores suficientemente hábiles. Felizmente, los poseedores de estos coches, muy raramente marchan con el acelerador a fondo. La velocidad de los coches ligeros y de los «voiturettes» crece de año en año.

## Velocidad y Seguridad

Felizmente, puede decirse que la velocidad hoy día no es tan peligrosa como antaño. Un coche que hace hoy día los 100 kilómetros a la hora, es más seguro que aquellos que en 1914 hacían 60. Sin duda alguna que los coches y pequeños coches de hoy, se afianzan infinitamente mejor sobre la carretera. Se puede criticar las suspensiones. Suponer que el coche del porvenir estará dotado de suspensiones mejores, no es obstáculo para considerar que aún sobre una mala carretera el coche moderno es suficientemente confortable. Hoy las ruedas no rebotan en cada bache como lo hacían antes. para darse cuenta de ello, basta con ver Pa-

sar un coche. El peso está mejor repartido, la dirección es más suave y el coche moderno no zigzaguea como tantos coches de hace algún tiempo, mantienen su línea impecable y no varía de rumbo. El «chauffeur» en su automóvil tiene plena sensación de seguridad.

A pesar de la complacencia con que la prensa profana se ocupa de los accidentes de automóviles, la proporción de estos es ínfima en proporción a los coches en circulación. En la mayor parte de los casos, estos accidentes son debidos a la imprudencia y a la incompetencia para conducir y se producen lo mismo en este caso a 30 a la hora que a 60 o a 80.

Las piezas de un coche moderno son muy resistentes, particularmente las de la dirección. Las roturas de la dirección no se producen en general, más que en coches antiguos en los que el metal a la larga se ha oxidado y debilitado.

El buen afianzamiento sobre la carretera y la solidez de las direcciones no impiden sin embargo que las grandes velocidades sean peligrosas. La carretera está sembrada de obstáculos imprevistos y hace falta con gran frecuencia disminuir la marcha y pararse en un corto espacio de terreno. El freno sobre las ruedas delanteras, más que un progreso, ha significado una verdadera revolución. No solamente reduce a algunos metros el espacio necesario para parar, sino que estabiliza el coche impidiéndole hasta los movimientos de vaiven. Da un frenaje de una suavidad y progresividad incomparable. Todavía está más indicado el freno sobre las ruedas delanteras en los coches ligeros. Su adopción universal va por buen camino, y ya vemos las «voiturettes» más económicas y populares provistos de ellos. Este ejemplo será seguido por todos y dentro de bien poco tiempo miraremos con extrañeza a los coches que no lleven el freno a las ruedas delanteras.

Hoy tan sólo existen tres o cuatro marcas de coches ligeros que no emplean freno a las ruedas delanteras. Aumenta, sí, ligeramente el precio del coche; pero si fuéramos a fijarnos en ello, todavía tendríamos que vernos dando vueltas a una manivela en medio de la carretera y alumbrando ésta no con faros sino con candilejas.



# TALBOT

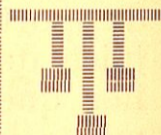
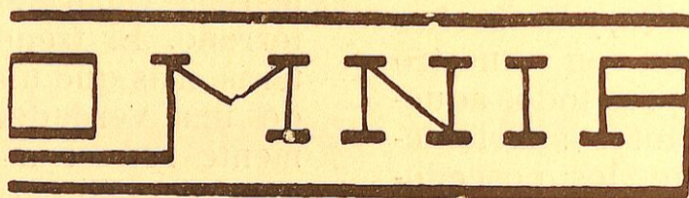
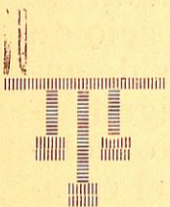
En coches de 10 HP. es el de más aceptación en Francia :: Frenos en las cuatro ruedas

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**



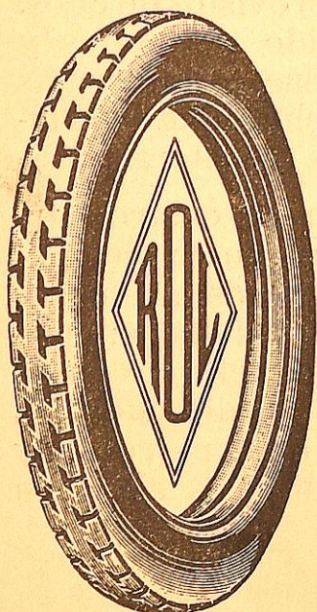
MIRACRUZ, 27 -- TELEFONO 22-30

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

La fabricación en serie hará disminuir su precio. Y en todo caso puede decirse que el frenaje adelante vale aún más que un seguro, pues evita lo que éste tan sólo repara. El empleo cada vez mayor del freno adelante es un acontecimiento que debe producir verdadera satisfacción.

### Los Motores

En lo que concierne a los motores de serie no puede decirse que 1924 fué un año revolucionario. Aún nos encontramos con un gran número de coches de válvulas laterales, incluso en coches de sport. Las formas de culata muy mejoradas han permitido hacer alcanzar al litro una potencia de 30 CV., lo que no es más que suficiente. A pesar de que se ha reconocido como la mejor, la distribución por encima, bajo el punto de vista del rendimiento, a causa de su debil inercia, hay siempre muchos pedidos, de distribuciones por el sistema antiguo. Y es que la distribución por encima necesita un motor completamente nuevo y que es costosa y muy delicada para establecerla.

Muchas culatas amovibles; por tanto todavía cierto número de culatas forman grupo con el cilindro. Pero a pesar de todo, los motores de 1924, aún cuando no se diferencian en sus líneas gran cosa de los motores de 1923, han dado un resultado positivamente superior. Y es que están más en su punto. Han sido concienzudamente retocados y mejorados. Y una modificación poco importante en apariencia, muy a menudo tiene sobre el funcionamiento del motor una extraordinaria repercusión.

Sería sin duda fastidioso que los constructores diesen constantemente novedades. Sin hablar de los inconvenientes que esto podría suponer para la venta de máquinas de ocasión y las dificultades que resultarían para las piezas de recambio, hay con todo modelo nuevos titubeos muy comprensibles. Mas vale para el vendedor y para el comprador que la aparición de un nuevo modelo sea diferida hasta que la puesta en punto sea perfeccionada. No reclamamos nada nuevo.

Por otro lado el público prefiere y nadie sabría hacerse un perjuicio, las soluciones clásicas. Se han hecho de ellas las pruebas y es eso lo que pide. ¿Por que se quiere la desaparición instantánea de las válvulas laterales, si el motor dá los resultados que se esperan, tales como solidez, economía y rendimiento? Cuando el rendimiento de motores no sea todavía muy elevado, serán substituídas poco a poco por las válvulas por encima que se

convertirán en tan clásicas como las laterales lo son en la actualidad y todos los perjuicios y desconfianzas habrán desaparecido. Un progreso excesivamente rápido es un peligro y puede a menudo provocar un retroceso. Seamos agradecidos tanto a los constructores que conservan las soluciones clásicas como a aquellos cuyas concepciones son ultramodernas.

De otra parte, créase que nadie se duerme sobre los laureles en la industria automovilística. Antes de dar a conocer al público los nuevos modelos, han sido ensayados, muchas veces durante varios años. Por otro lado comercialmente, si un constructor quiere vender a un precio razonable, tiene que conservar por mucho tiempo un mismo modelo. Únicamente cuando la popularidad de este modelo comienza a disminuir, es el momento llegado de lanzar al mercado el nuevo tipo.

### Las suspensiones

Aquí tampoco tenemos nada que señalar como revolucionario, al menos en el tipo corriente de coches. Es más bien en los coches de dos litros y de más cilindrada, en los que el precio es factor principalísimo que encontramos dispositivos originales. El resorte a láminas es siempre empleado poco más o menos exclusivamente. Puede decirse que es puesto a todo evento. Todas las variedades son representadas y cada constructor sigue fiel al tipo adoptado. ¿De dónde viene que los coches ligeros y las «voiturettes», alcanzan no obstante las malas carreteras, un raro grado de confort? Rindamos en primer término el debido homenaje a los neumáticos de sección gruesa y debil presión que hoy día son despachados como equipo normal en la casi totalidad de coches ligeros y «voiturettes» de turismo. Sus cualidades son lo bastante conocidas para que haya necesidad de insistir en ellas. Por otra parte los amortiguadores han permitido emplear resortes mucho más flexibles. Creemos también que en lo sucesivo y cada vez más, serán adoptados de oficio y comprendidos en el precio de los coches.

Los resortes a láminas completados con los neumáticos a baja presión y los amortiguadores, dan una excelente suspensión. Que el porvenir nos reserva grandes sorpresas en cuestiones de suspensión es más que posible; pero en fin no tenemos en modo alguno porque quejarnos del momento presente.

ROGER CHABAS

**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**

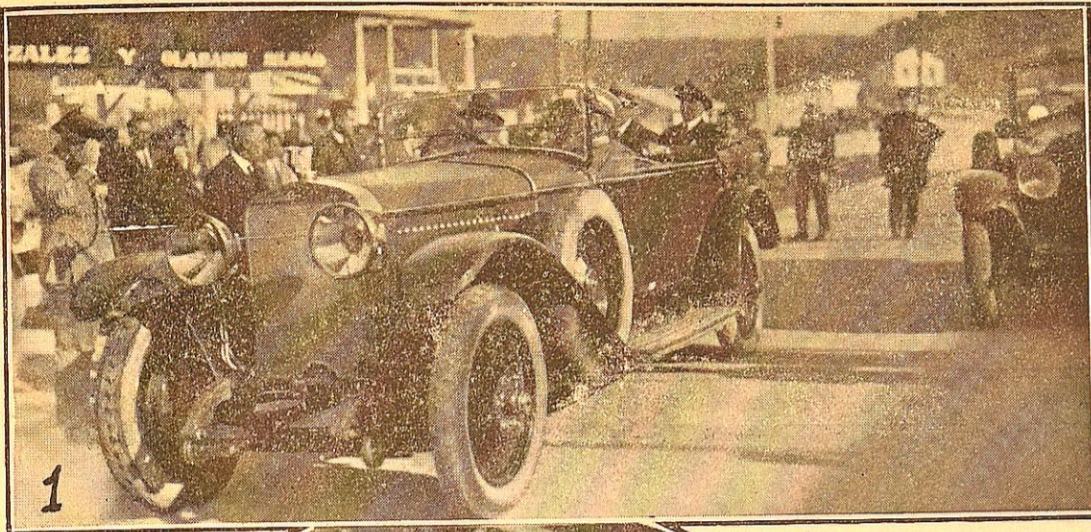
**TELEFONO NUM. 8-94 J.**

---

**TELEGRAMAS  
ELEFONEMAS Mercadáiz**



## Los Reyes en el Circuito



1.—D. Alfonso cierra el Circuito en el Gran Premio de Velocidad.

2.— Los Reyes e Infantes en la Tribuna de Lasarte.

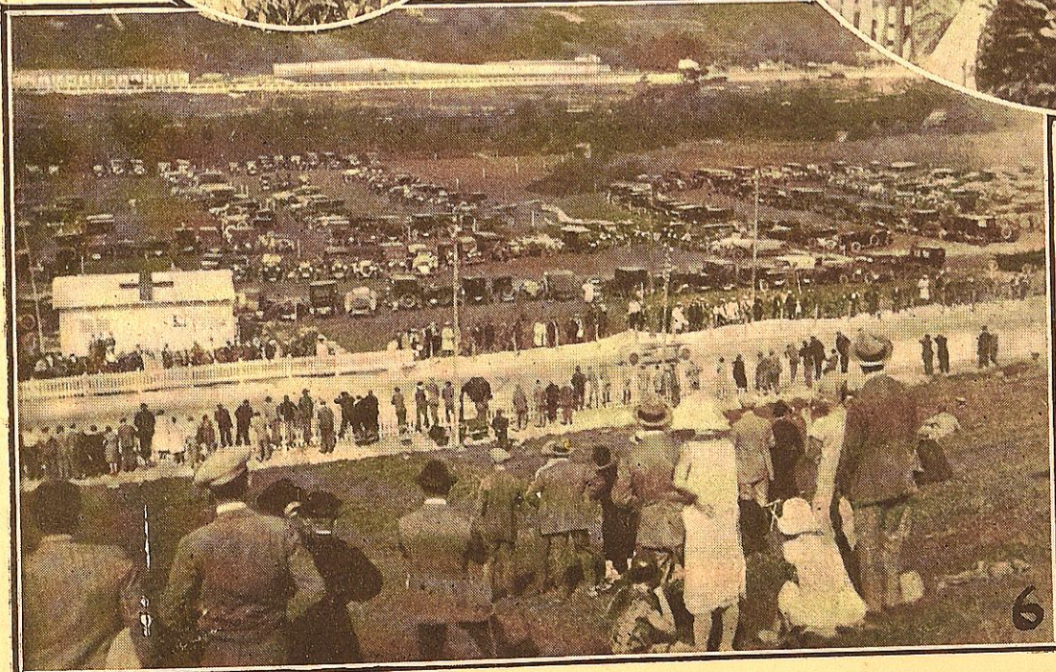
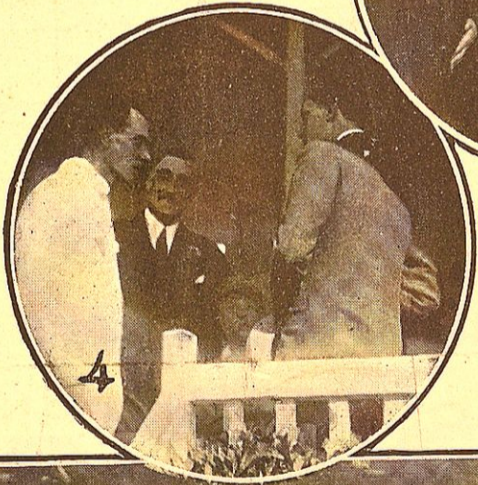
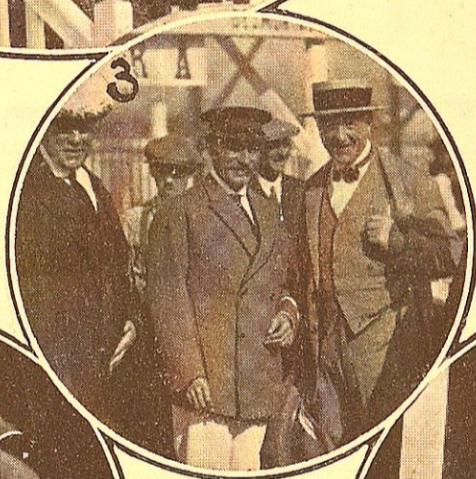


3.—El constructor victorioso M. Delage, con los críticos franceses Mrs. Rousseau y Faroux.

4.—El Príncipe felicitando al corredor Casse.

5.—Divo, vencedor del Gran Premio de Velocidad, recibiendo la enhorabuena de SS. AA. RR.

6.—Aspecto del garage general en Lasarte.

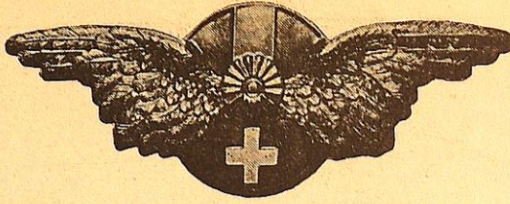


Fot. «Photo-Carte»

GARAGE Y TALLERES

San Bartolomé y Marina, 12

TELEFONO 10-54



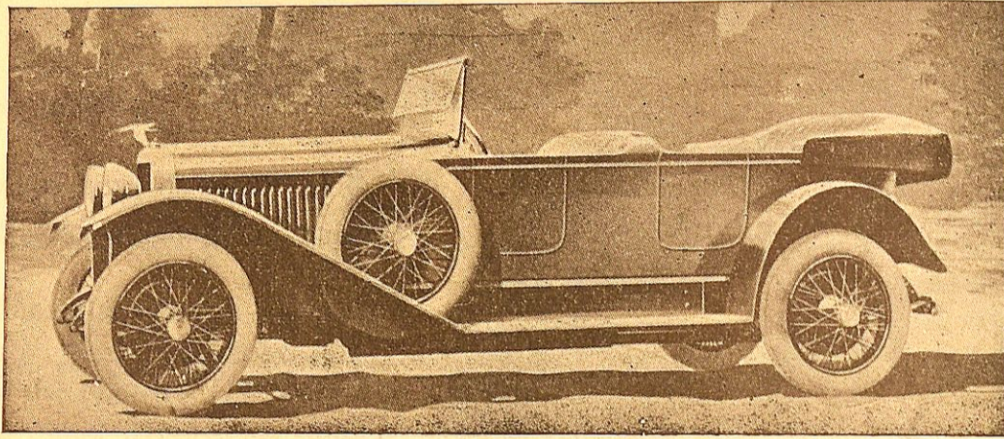
OFICINAS

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

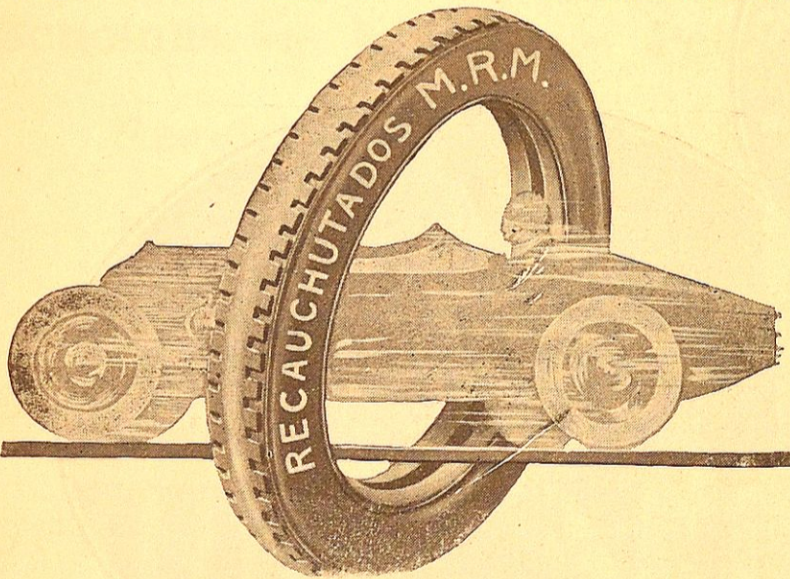
Representantes exclusivos de los automóviles

«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**

MODELOS 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

# EL EXITO DE LOS FAROS "BASSFAR"

Días pasados se celebraron las pruebas del aparato denominado «**Bassfar**», con un éxito verdaderamente extraordinario. El «**Bassfar**» viene a resolver uno de los más serios problemas de la circulación, dotando a los automóviles de un elemento de seguridad que hará posible el tránsito de noche por las carreteras, sin correr el riesgo, tan frecuente, de quedar cegados con los faros de los automóviles que vienen en dirección contraria, con los consiguientes peligros que ello origina.

He aquí lo que periódicos tan importantes de la localidad, como «La Voz de Guipúzcoa» y «El Pueblo Vasco» decían acerca de las pruebas realizadas:

«*La Voz de Guipúzcoa*»

«Anoche se hicieron las pruebas anuncio de los faros «**Bassfar**» asistiendo a ellas el gobernador civil, los delegados gubernativos señores Saldaña y de la Gándara, varios técnicos y algunos invitados.

En la carretera de Francia, en la recta que hay antes de Rentería, se verificaron las pruebas, con un éxito sorprendente, pues los faros que se emplean en los automóviles, debido a un sencillo mecanismo, giran inclinándose convenientemente al cruzarse dos coches y sin dejar de percibirse la cuneta de la carretera y un buen trecho de la misma, se evita que los rayos deslumbren y desorienten, y sin el peligro que produce tan gran cantidad

de luz, que, como es sabido, ha sido la causa de muchos accidentes graves durante la noche»,

«*El Pueblo Vasco*»

«Ayer, a las seis de la tarde, en la carretera de Francia, tuvieron lugar las pruebas del aparato «**Bassfar**» que aplicados a cualquier faro de automóvil evita que en el cruce, durante la noche, se produzca el deslumbramiento de los conductores, evitando el peligro que ello ocasiona.

A presenciar las citadas pruebas acudieron el gobernador civil señor García Cernuda y otras autoridades, representantes de marcas automovilísticas, técnicos, dueños de coches y representantes de la prensa.

Consiste el aparato, que puede llamarse sin exageración alguna maravilloso, en un dispositivo que inclina los faros a tierra en el momento del cruce, evitando que se deslumbren los conductores. Como dicho dispositivo va colocado en el volante del coche, el chofer actúa sin tener que disminuir la velocidad en lo más mínimo.

Las pruebas dieron un excelente resultado, siendo los elogios tan unánimes como efusivos».

Celebramos vivamente el éxito obtenido por el nuevo aparato y felicitamos cordialmente a su introductor, nuestro buen amigo don Marcos Lapitz.

## ¡¡ Revolución automovilista !!

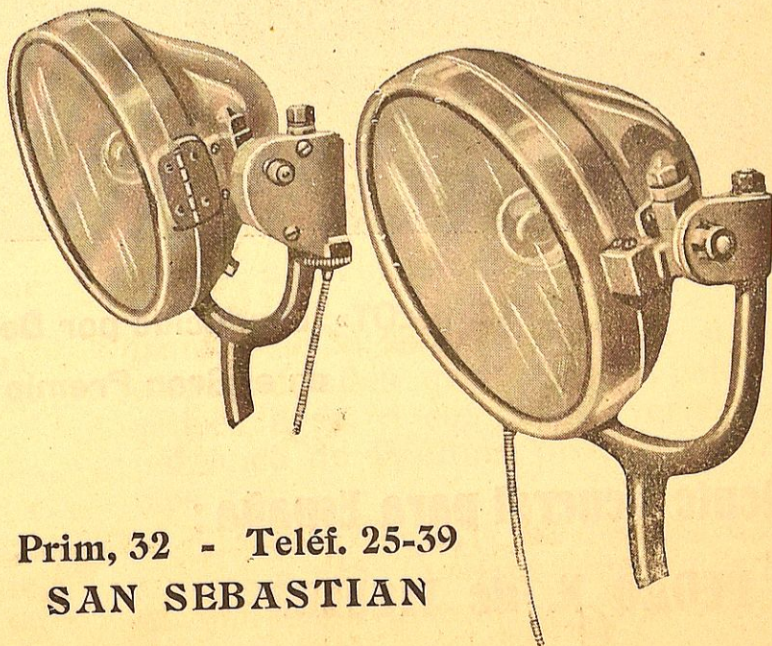
# BASSFAR

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.  
MADRID

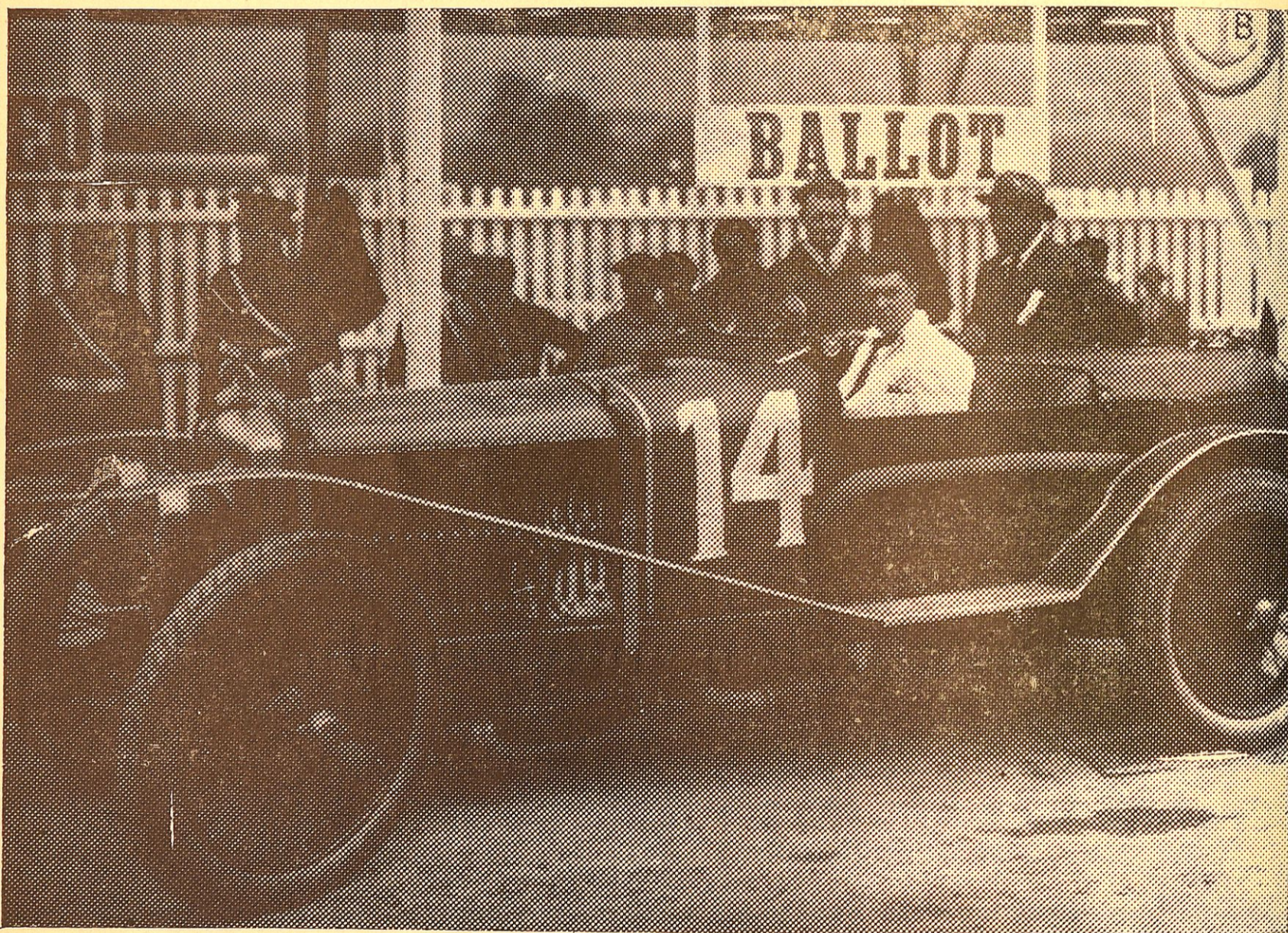
Prim, 32 - Teléf. 25-39  
SAN SEBASTIAN



# Los indiscutibles....

Los dos litros

# BALLOT



El «BALLOT», conducido por De Buck, vencedor absoluto  
en el Gran Premio de Turismo

Agente General para España :

**PEDRO N. de VIGUERA**

Colón de Larrecátegui, 38

Teléf. 20-19 \* BILBAO



### Nuevos socios

- 386 D. Amancio Alcorta. - París.
- 387 D. Ceferino Vazquez. - S. S.
- 388 D. Luis Carranza. - Madrid.
- 389 D. Manuel Fernández Agero. - S. S.
- 390 D. Mariano Sanz. - S. S.
- 391 D. Francisco Jornet. - S. S.
- 392 D. Mateo Muñoz Lopez. - S. S.
- 393 D. Juan Orbea. - S. S.
- 394 D. José Gervais - S. S.
- 395 Sra. Vizcondesa del Cerro. - S. S.
- 396 Sr. Conde de Hoochtrate. - S. S.
- 397 Sr. D. J. M. Echeverría. - S. S.
- 398 D. Joaquín Loidi Iriondo. - S. S.

\* \*

**Un banquete oficial.**—Con motivo del III Circuito de San Sebastián, el presidente del R. A. C. G. invitó a una comida que tuvo lugar en el Hotel María Cristina a significadas personalidades del mundo automovilista que honraron con su presencia nuestras carreras automovilistas.

Asistieron, entre otros, el presidente del Automóvil Club de Francia, M. Vogue; el constructor M. Delage, el Duque de Alba, Presidente del R. A. C. E., don Carlos Resines, los periodistas franceses MM. Faroux y Meyan; don Ricardo Ruiz Ferry y don Salvador Díaz en representación de la Prensa Nacional y local respectivamente.

Además del Presidente Sr. Rezola estuvieron presentes los directivos señores San Gil y Segovia.

El señor Rezola dedicó oportunas y expresivas palabras a las personalidades extranjeras, que con su visita honraron el III Circuito de San Sebastián, invitándoles a venir el año que viene a presentar el Gran Premio de Europa.

Cumpliendo un encargo de S. M. el Rey, felicitó a M. Delage por el éxito obtenido en el Gran Premio de Velocidad, a la vez que patentizaba la expresión de su condolencia por la muerte del corredor Torchy. También en nombre del Real Automóvil Club de Guipúzcoa hizo iguales manifestaciones de felicitación y pésame.

MM. Vogue y Delage hablaron en términos de gran elogio para el R. A. C. G. y para San Sebastián, por las impresiones de alta cordialidad y de intensidad deportiva que habían experimentado en su corta permanencia.

El Duque de Alba, en nombre del R. A. C. E., se complació en invitar a los representantes de las marcas al Gran Premio de Europa, que en Julio del año próximo se disputará en el Circuito donostiarra.

\* \*

**Ante el Gran Premio de Europa.**—Sin tiempo de reposo, con el calor del entusiasmo que domina a los miembros dirigentes del R. A. C. G., se reanudaron las sesiones del Comité para cambiar impresiones sobre la organización del Gran Premio de Europa 1926 otorgado a España por la A. I. A. C. R. y a San Sebastián por el R. A. C. E.

A estas reuniones preparatorias han asistido los señores Conde de Caudilla y don Carlos Resines en representación del R. A. C. E., quedando favorablemente impresionados de los anteproyectos formulados y de las bellas perspectivas que presenta la organización de tan magno acontecimiento deportivo.

Una de las decisiones tomadas por el R. A. C. E. y que más honran al R. A. C. G. ha sido la de confirmar en sus puestos a la Comisión Deportiva cuya labor en la organización técnica del III Circuito ha merecido tantos y tan justos elogios.

\* \*

**Un homenaje a D. Julio Segovia.**—La labor asidua, eficaz y entusiasta que nuestro distinguido consocio y amigo don Julio Segovia ha venido realizando en pro del R. A. C. G. desde su fundación, ha merecido la feliz iniciativa de dedicarle un homenaje al que piensan adherirse un gran número de «amateurs» del automovilismo.

El señor Segovia recibirá en este homenaje una elocuente expresión de gratitud del R. A. C. G. y una no menos cordial manifestación de admiración de sus muchas amistades que tanto han celebrado saliera ileso, o con leves averías, en su percance de la última prueba de Autociclos.

El señor Segovia se despedirá como corredor; pero quedará como soldado de filas en las avanzadas del automovilismo guipuzcoano.

# Grandes Cafés Kutz y Oriental

Propietarios: JUAN Y TEODORO KUTZ

Av. de la Libertad -:- SAN SEBASTIAN -:- Pl. Alameda

Aceites para Auto marca

## “ILO”

Reconocido como el mejor

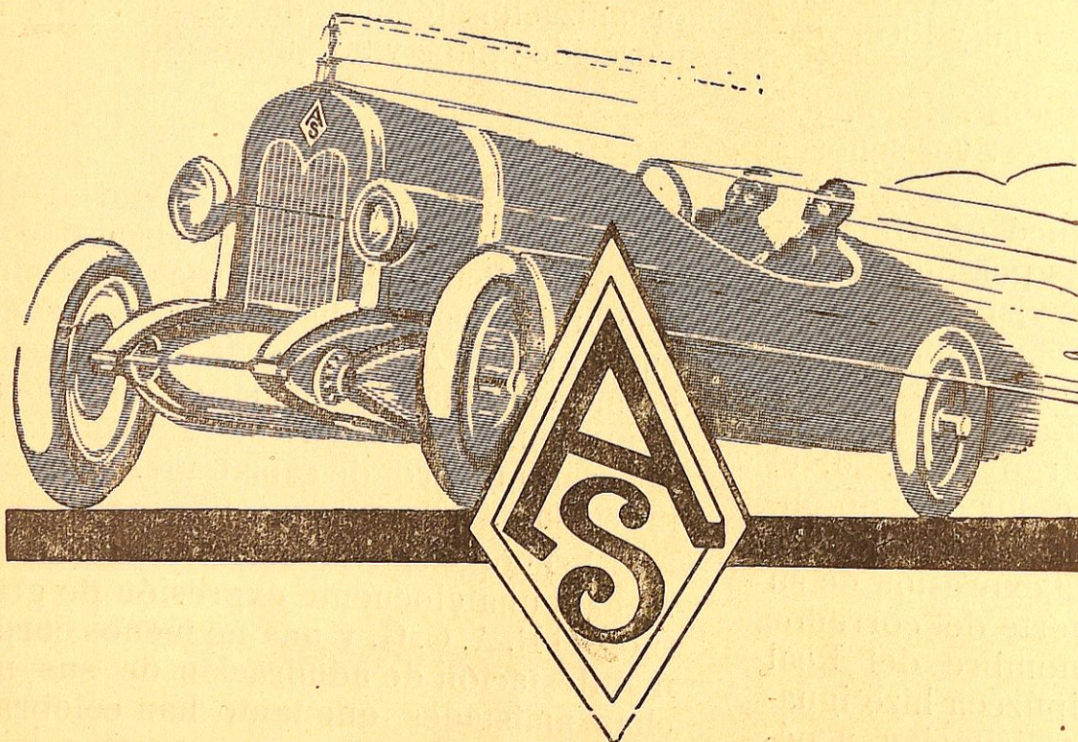
Representante:

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.

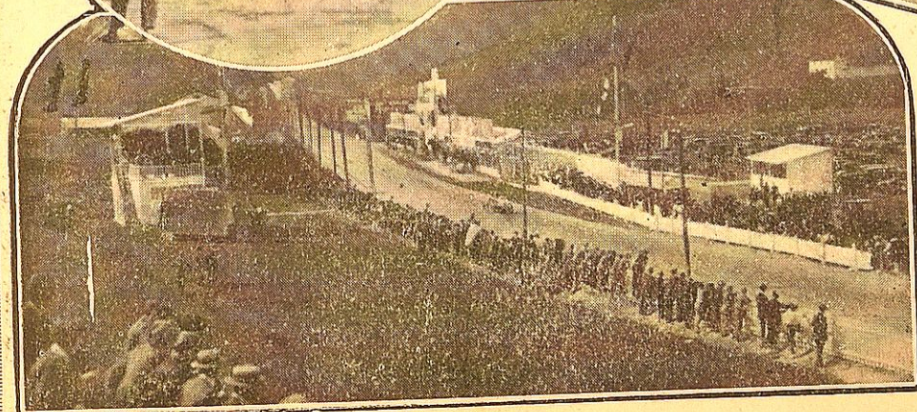
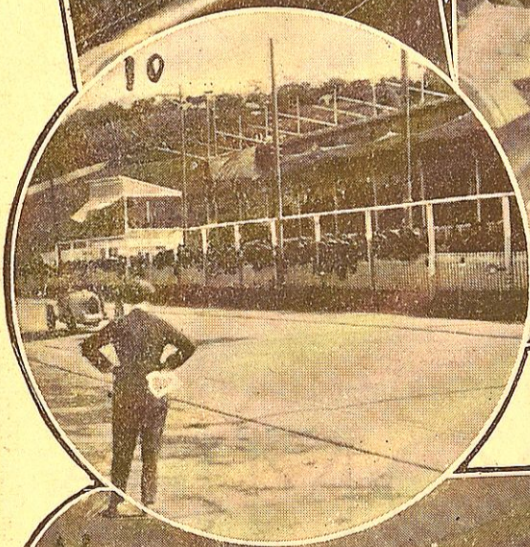
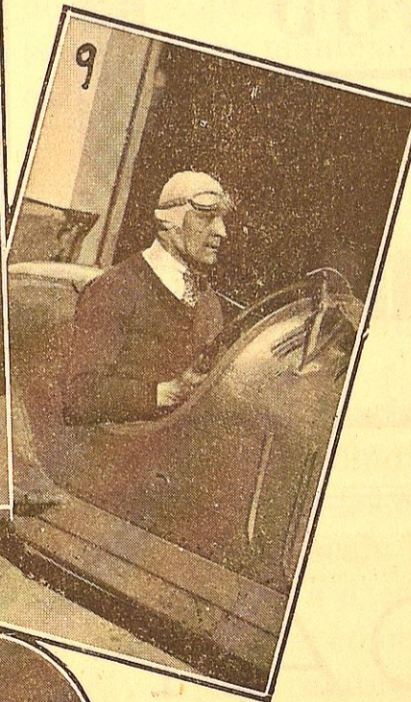
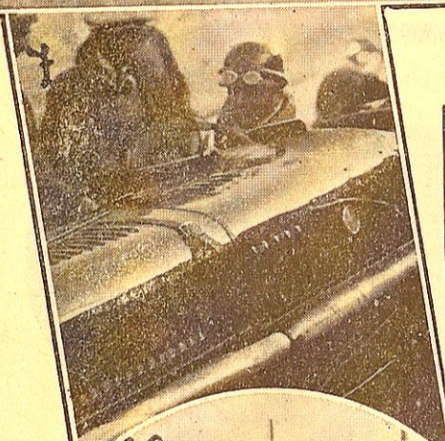
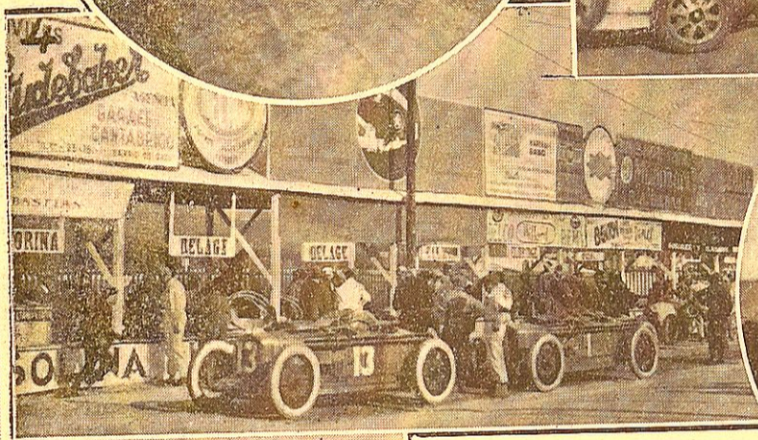
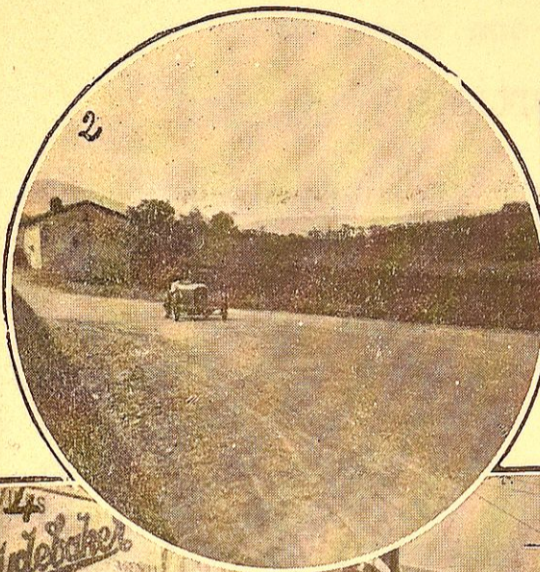


BILBAO - Teléf. 22-14

# El Gran Premio

- de -

## Velocidad



1 Delage besando a Divo al terminar victoriosamente la carrera.  
 2 Un bólido en la recta de Lasarte.  
 3 Los «Bugatti» en el aprovisionamiento.  
 4 Los «Delage» frente a su «stand».  
 5 En plena carrera.  
 6 Constantini recordman de la vuelta.  
 7 El italiano «Masseti» (Sunbeam).

8 Fernando de Vizcaya (Bugatti).  
 9 Benoist (Delage).  
 10 Un «Bugatti» frente a las tribunas.  
 11 Una vista de Lasarte.

**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 Urbietta, 34**

**SAN SEBASTIAN**

**ALDAY Y COMP.<sup>A</sup>**

**Afamosos Lubrificantes «DAYL»**

**COTTONES, GRASAS, ETC. ETC.**

**Euskalduna, 4**

**BILBAO**



# La "standarización" en la fabricación de automóviles



De cómo por una simple idea es posible economizar

312 millones de dollars en un año

La producción de automóviles en los Estados Unidos de América fué en el año 1923 de más de 4.000.000 de coches, en el año 1924 bajó a 3.650.000 y en este año es probable pase algo de esta última cifra sin llegar a sobrepasar los 4.000.000; la razón de ello es que la fabricación de automóviles no viene haciéndose como hasta ahora a saltos, digámoslo así, sino de una manera más lenta y a base siempre de grandes mejoras en los nuevos tipos.

Hay en los Estados Unidos algo así como 23.000.000 de automóviles en uso hoy día, o sea poco más o menos un automóvil para cada cinco personas o sea más del 85 por 100 de la población del mundo entero y la congestión en las carreteras y calles de las barriadas más populosas, empieza a influir en la venta de automóviles y continuará influyendo según vaya en aumento esa congestión del tráfico. ¿Cuánto falta para llegar a la saturación? —Es una cuestión de opinión, pero lo que sí es seguro, es que si el bajo precio de los automóviles va a ser la regla general, la economía en la fabricación no podrá obtenerse por una sobre-producción. Se ha llegado ya al máximo.

La solución puede resumirse en una sola palabra, «Standarización». Sino es posible aumentar la fabricación, solo queda el medio de alcanzarlo por la reducción en los tamaños de las piezas que integran el total de los vehículos y los resultados serán los mismos. Reduciendo el número de las diferentes piezas, aumentará el número de las que se produzcan.

Los procedimientos para las simplificaciones y «standarizaciones» son muchos pero poco conocidos fuera de los círculos de la industria automovilista por habérselos dado poca publicidad. El Presidente de la «*Society of Automobile Engineers*»

Mr. A. L. Horning ha dicho ultimamente que el promedio de economía que podría obtenerse en la fabricación de automóviles por ese concepto, sería cerca de doce millones de dollars.

Esto puede ser una de las causas del hecho de que el precio de los automóviles es hoy en día un 29 por 100 más bajo que antes de la guerra y que en cambio han ganado en general un 67 por 100 en perfeccionamiento y comodidad.

Unos cuantos ejemplos explicarán mejor lo antedicho. La *General Motors* ha organizado sus trabajos a un punto tal, que le ha permitido reducir el número de piezas que integran sus productos a menos de un quinto. El éxito de *Ford* en fabricación a gran escala y bajo precio, es debido sencillamente al hecho de que el coche *Ford* fué planeado y construido desde un principio para el máximo de sencillez y ha mantenido estas características desde entonces.

*The Rickenbaker Motor Company* ha dado ultimamente un importante paso en el sentido de la «Standarización». Hasta ahora construía dos diferentes modelos de chasis, el seis cilindros con un *Bore* de 3 1/2 pulgadas y el ocho cilindros con *Bore* de 3 pulgadas. La Compañía ha modificado el ocho cilindros aumentando su *Bore* a 3 1/2 pulgadas con el fin de que todas las piezas sean intercambiables de uno a otro tipo a excepción naturalmente de ciertas partes como el bloque de cilindros y caja de cambio. La economía obtenida ha sido lo suficientemente para poder permitir a la Compañía rebajar sus precios de 200 dollars a 600 en el ocho cilindros que ahora se cotiza a 1995 para el *Touring* y el *Brougham*.

Lo mismo fué hecho por la Casa *Packard* con anterioridad en el mismo año,

**AUTOMOVILES**

**LANCIA**

---

---

Modelos disponibles.

Tipo Lambda 12 HP. desmontable.

REPRESENTANTE PARA GUIPUZCOA Y NAVARRA:

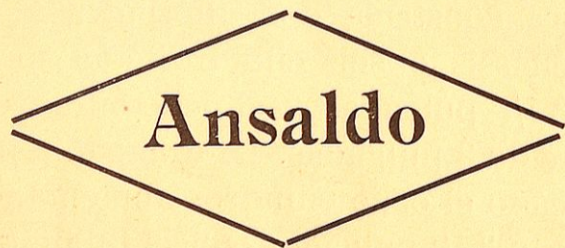
**LUIS RODRIGUEZ GAL.**

☎

**Teléfono 272 - IRUN**

Representantes exclusivos para Guipúzcoa

de los automóviles



Y

**AUSTIN**

**Exposición:**

P.º Ramón M.ª de Lili, 2



San Sebastián

**TALLERES ELECTRA**

pero en este caso el seis cilindros fue agrandado para que sus pistones y otras importantes partes fueran intercambiables con el ocho cilindros.

Una de las muchas ventajas de este sistema es que el Agente revendedor de automóviles contruídos en este plan no se vé obligado a mantener un «stok» de piezas de recambio tan grande como antes y esto sin perjuicio por parte del cliente. Sin embargo como todavía subsisten modelos de automóviles en uso que requieren piezas de las anteriormente contruídas, se hace sentir una demanda de las mismas que hace que las fábricas y los Agentes consideran conveniente construir y tener un «stock». Este punto ha sido resuelto por algunas fábricas en el sentido de que los nuevos modelos reconstruídos y modificados siguen componiéndose de piezas de modelos anteriores

y de este modo se ha conseguido también la mínima modificación en la maquinaria destinada a la fabricación.

La *Sudbaker Corporation of America* ha anunciado recientemente que dejará de construir el modelo de principio de este año y que en vez de presentar al mercado coches mejorados con intervalos de 12 meses los irá presentando y poniendo a la venta a medida que vayan haciéndose esas mejoras y dentro del mismo año. Esto es alinearse en la tendencia general de la industria automovilista a la estabilización y es tanto más significativo en este caso por cuanto esta Compañía con la Ford y General Motors puede considerarse como de las más importantes.

J. M. K.

## En San Sebastián

para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias

Visite usted los

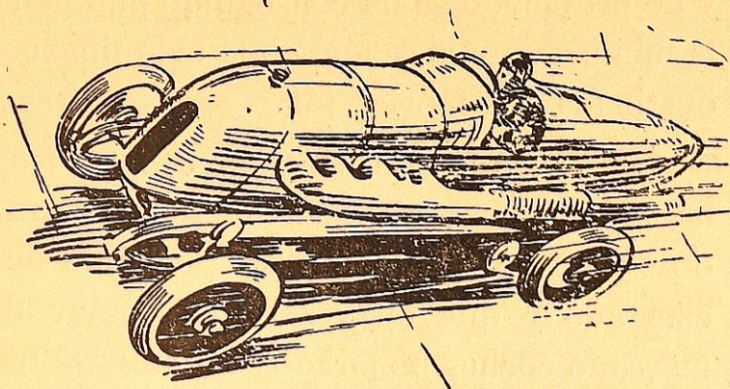


# Almacenes ROIG

GARIBAY, 6    :-    TELÉFONO 3-22

De las Casas de confianza

la que más barato vende



**BUJÍAS**

**K. L. G.**

Representación exclusiva:

**Olalbour 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

## Brilli-Peri ganador del Gran Premio de Italia

Todos los records de afluencia fueron batidos en la última reunión del autódromo de Monza. En efecto, unas 110.000 personas fueron controladas a la entrada y unos 10.000 coches penetraron en el parque Real.

La organización fué de primer orden; todo se deslizó en medio del orden más perfecto.

Este Gran Premio de Italia constituía también la final del campeonato del mundo. Y todo quedó reducido a un match entre «Alfa-Romeo» y «Duesenberg». Ciertamente interesante. Y sin embargo, Monza se vió archirrepleto de público.

El secreto de esta enorme asistencia se atribuye en gran parte al exaltado sentimiento nacional que vibra en el pueblo de Mussolini, más que al atractivo de los bólidos.

Las luchas deportivas entre un equipo italiano y los teams extranjeros despiertan el mayor interés y entusiasmo en aquel pueblo eminentemente deportivo. Al público italiano no le interesaba saber si «Alfa-Romeo» batiría a «Duesenberg»; le interesaba exclusivamente si la industria automovilista italiana conquistaría el título de campeón del mundo.

Todo pues, contribuye allí en nombre del interés nacional, a sostener las grandes organizaciones italianas: las autoridades, la prensa, el público, etc...

\* \*

Desde el punto de vista deportivo, el match «Alfa-Romeo» - «Duesenberg» rindió lo que prometía...durante dos vueltas; en la segunda, en efecto, el americano Kreiss tomó la cabeza en un embalaje que revela toda la potencia de los Duesenberg, pero inmediatamente quedó en «panne» del embrague.

Milton que conocía la debilidad del embrague-cambio de velocidad, no tiró a

fondo, pero tuvo también trastornos en la caja de velocidades.

Esto demuestra que los Duesenberg son coches hechos para la pista, donde se mantienen constantemente en directa y no pudieron soportar un circuito «routier» como el de Monza sobre el cual hay que cambiar frecuentemente de velocidad.

Alfa-Romeo con Brilli-Peri, ganó pues con facilidad, a 153 de media, conquistando así el título de campeón del mundo.

En el Gran Premio de coches de litro y medio, Bugatti con los coches triunfadores de su categoría en el Gran Premio de Turismo dió pruebas de una superioridad aplastante. El coche de Constantini consiguió nada menos que el tercer puesto en la clasificación general delante de Milton (Duesenberg) y de Paolo (Alfa-Romeo).

\* \*

Los resultados técnicos, sobre la distancia de 800 kms. fueron los siguientes:

### GRAN PREMIO DE ITALIA

- 1.º Brilli-Peri (Alfa-Romeo) en 5 horas 14 m. 53 s.
- 2.º Campari (Alfa-Romeo) en 5 horas 35 m. 50 s.
- 3.º Milton (Duesenberg) en 5 horas 46 m. 40 s.
- 4.º De Paolo (Alfa-Romeo) en 5 horas 48 m. 10 s.

### GRAN PREMIO DE COCHES 1 lit. 500.

- 1.º Constantini (Bugatti) en 5 horas 44 m. 40 s. (velocidad media 139 kms. 520)
- 2.º F. de Vizcaya (Bugatti) en 5 horas 55 m. 18 s.
- 3.º P. de Vizcaya (Bugatti) en 6 horas 1 m. 32 s.

# GARAGE GROS

LUIS FAUGERAS

Especialidad en reparaciones del coche FORD

Carburador ZENITHS especial FORD

Piezas de recambio, aceite y grasa AIGLON

PRECIOS MUY ECONOMICOS

José M.<sup>a</sup> Usandizaga, 11 -:- Teléfono 30-21

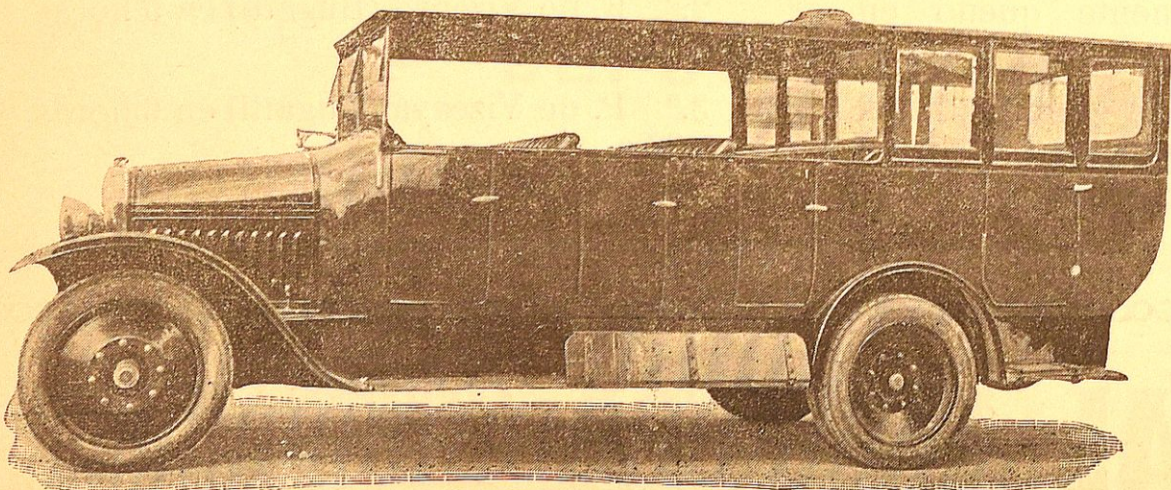
SAN SEBASTIÁN

## 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

# CARRETERAS PARA AUTOMOVILES

Hay actualmente en los Estados Unidos diecisiete millones de automóviles en circulación y puede calcularse que en el año próximo, este número habrá aumentado en unos cuatro millones; el problema de la circulación en las Ciudades y carreteras se complica cada vez más y está siendo estudiado cuidadosamente por los encargados de su organización, por ser un problema que preocupa a todos, en este sentido se han tomado varias medidas que tienden a la ordenación del tráfico y a evitar en lo posible los innumerables accidentes entre automóviles y de estos con respecto a los viandantes. En las Ciudades se han construido en algunos Estados de los Estados Unidos, pasos por elevación de las calles secundarias que cruzan las grandes Avenidas, con el fin de no tener que interrumpir la circulación para dar paso a los coches. Igualmente se están construyendo locales subterráneos donde ha sido posible hacerlo para poder dejar en él automóviles, en vez de quedar en las vías públicas entorpeciendo el tránsito rodado, se ha prohibido que los viandantes crucen de acera a acera más que por los puntos donde un policía para la circulación de cuando en cuando para dar paso al público de a pie. Con esta nueva medida, los semáforos con señales luminosas y otras muchas disposiciones se ha conseguido una reglamentación casi perfecta y sobre todo el haber disminuído en mucho los atropellos, esto en cuanto a las Ciudades.

En proporción con el aumento de tráfico en las poblaciones, ha ido aumentando también el de las carreteras, donde la vigilancia no podía ser tan efectiva, y de allí el sin número de accidentes, para evitar esto, mejorar las condiciones de la carretera y permitir que los automóviles puedan llevar mayores velocidades, se ha pensado y llevado ya a la práctica en algunos casos la construcción de carreteras solo para los Automóviles en sus distintos aspectos, que es el objeto de estas líneas.

Desde las Cataratas del Niágara a Washington se ha construído una carretera de 445 millas, toda de cemento, sus buenas condiciones permiten hacer el viaje de un punto a otro en dos días con una parada de noche para dormir en Williamport (225 millas) de allí a Washington (220 millas); en su trazado se ha procurado pasar esta carretera por las grandes ya existentes en aquellas regiones con las cuales se ha formado una inmensa red de comunicaciones que permiten trasladarse rápida y cómodamente de cualquiera de los puntos por donde pasa la carretera a otro.

Los beneficios que esto ha reportado bajo el punto de vista comercial, industrial y sportivo no pueden aún precisarse, dice el artículo de donde saco estas notas; pero de sus ventajas no hay duda por cuanto aún casi sin terminar la que nos ocupa se están proyectando otras tan importantes o más.

Entre ellas puede citarse por su importancia una que además tiene la novedad de ser construída a modo de puente, es decir, elevada sobre el terreno sobre unas pilastras, y que va desde Chicago a Milwaukee, en total 80 millas. Va bordeando el gran Lago Michigan, esta carretera o carretera-puente tiene las ventajas de eliminar todos los cruces, casi las pendientes y estará dividida en tres secciones al Norte y tres al Sur; cada sección será destinada a automóviles de mayor a menor potencia de motor; las del centro serán para vehículos que puedan llevar una velocidad de 90 millas (estos podrán hacer el recorrido de Chicago a Milwaukee en 75 minutos) otras dos secciones serán destinadas a los coches que puedan hacer velocidades de 60 millas y las otras dos a los que marchen de 15 a 30 millas; en el centro habrá una faja de terreno donde puedan pararse los automóviles para hacer una reparación o por cualquier otra causa.

El acceso a esta carretera, desde otras o de las poblaciones o ciudades que atravesase, se hará por medio de rampas; el tránsito de viandantes por ella está prohibido y los automóviles podrán llevar velocidades de 90 millas. Su costo será de cerca de 300.000.000 de dollars, y esta suma que a primera vista parece ilusoria, parece no es nada, comparada con el que representará el alza del valor de los terrenos por donde ha de pasar, según dictamen de los técnicos, esto representará un alza de varios Billones de dollars en una extensión de 80 millas y en una faja de 25 millas de anchura a los lados del nuevo camino, además de esto se cuenta con la ayuda financiera de las poblaciones y ciudades que ha de cruzar la nueva vía, pues es indudable el beneficio que les ha de reportar.

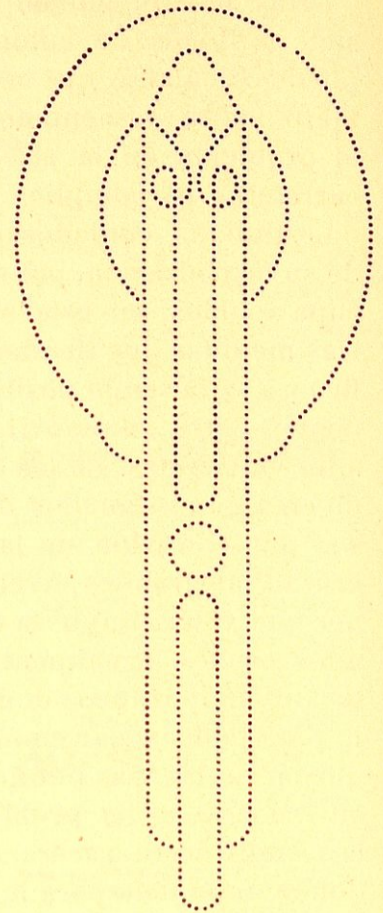
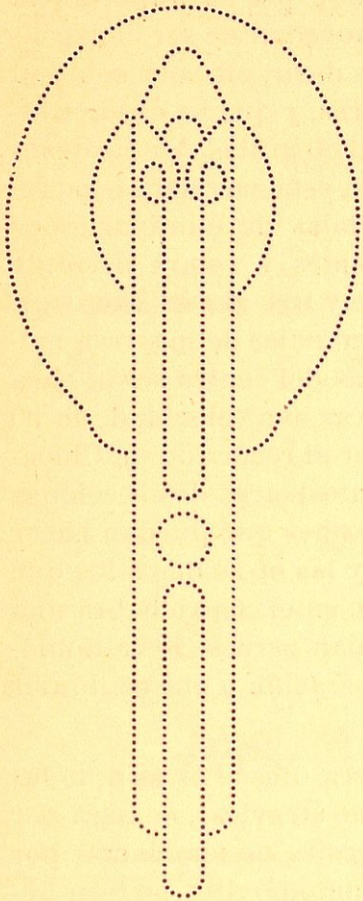
El proyecto ha sido ideado por Mr. Mayer, Presidente de la «North Shore Motor Club» y Secretario del Departamento de Policía de Chicago y Presidente de una Sociedad de Seguros de Illinois. El Ingeniero encargado de llevar a cabo la obra, se llama S. del Campo, y este señor ha dicho que aparte de los rellenos y dos o tres puentes giratorios que habrá que hacer, calcula que cada milla vendrá a costar unos ciento noventa y seis mil dollars.

Proyectos similares a éste están en estudio para hacerlos a lo largo de las costas en Indiana y Ohio.

Desde luego que desgraciadamente aún no ha llegado a nuestro país la intensidad del tráfico de automóviles a este grado, que ha hecho necesario el tomar determinaciones como las que nos ocupan en estas notas, pero así y todo, el número de automóviles que circulan por nuestras poblaciones y carreteras, va aumentando rápidamente. Nuestras carreteras no están en su mayor parte preparadas para esa circulación que de día en día ha de ir aumentando y aunque hasta ahora son

# Gran Hotel Biarritz

Plaza del Arenal



Situado frente a la Bahía de la Concha

GRAN CONFORT ♦ RESTAURANT

## Garage Franco-Español

TALLER MECANICO

Reparaciones  
de  
automóviles

Gasolina y aceites



Trabajos de mecánica

LUBRIFICANTES

Servicio  
de  
automóviles

Santiago L. Morales

Escolta Real, 10 -- Teléfono 26-06

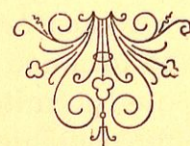
SAN SEBASTIAN (Antiguo)

TALLER MECÁNICO

— 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



pocos relativamente, considerado con la cantidad de automóviles en circulación, los accidentes, será mejor prever que lamentar; además, el transporte de viajeros y mercancías por Auto-Buses y Autocamiones se impone (léase el artículo que apareció en este Boletín del mes de Agosto, titulado: «Algo sobre transporte de viajeros y mercancías por Autobuses y Autocamiones»). Las mismas Empresas ferroviarias han de comprender que este nuevo medio de transporte aceptado a tiempo, en vez de serles un serio contrincante, ha de serles un complemento a sus actuales servicios y que ha de rendirles grandes beneficios económicamente considerado, permitiéndoles rendir servicios más rápidos en muchos casos y en otros les traerá tráfico de mercancías y viajeros de regiones que están completamente aisladas y sin comunicaciones. En Inglaterra y en Francia se están ocupando de esta muy importante cuestión; en Francia, últimamente este verano, se han establecido por Empresas Ferroviarias, líneas de Autobuses en magníficas condiciones de confort; desde Grenoble a Turín, cuesta 120 francos y 210 francos el ida y vuelta; el viaje de Grenoble a Vichy haciendo noche en Puy, cuesta 150 francos.

Considerando todo esto, teniendo en cuenta las atracciones que tiene y tendría para el turista si encontrara en nuestro país unas carreteras semejantes a las descritas, las ventajas que reportaría al comercio y a la industria el poder transportar rápidamente y en condiciones económicas, creo que es cuestión que merece la atención de todos, pues a todos beneficia y no creo que sería tan difícil el poder conseguir hacer algo semejante co-

mo vía de ensayo, la práctica demostraría mejor que todos los argumentos la bondad y hasta la necesidad en nuestros días de estas carreteras y del transporte de viajeros y mercancías por el nuevo sistema: el Camión y el Autobús.

En Julio de 1926 para el Gran Premio de Europa, San Sebastián ha de ser el punto de cita de miles de automóviles; la carretera actual desde Behovia a San Sebastián no reúne ya condiciones para el gran tráfico que hay en ella, especialmente durante los meses de verano, y que el próximo será aún más intenso, hay algunos sitios que de noche especialmente, y no conociéndola bien, apenas caben dos coches para cruzarse, otros que debido al gran bombeado de la carretera, se corre el riesgo estando ésta mojada, de que el coche patine, y en fin, aparte de otras razones, para probar una vez más de que San Sebastián todos los años ofrece al veraneante una nueva mejora, creo que debería hacerse una carretera exclusivamente para automóviles desde la Frontera a esta Ciudad, su costo se amortiguaría con el cobro de un peaje que todos los automovilistas pagarían con gusto; con las cantidades que pagarían los Ayuntamientos de los pueblos por donde pasara y finalmente por el valor que adquiriría el terreno por donde se construyera ese nuevo camino, algo por el estilo de lo calculado por los que construyeron la carretera de Chicago a Milwaukee; esta mejora no lo es solo para los automovilistas, pues a todo San Sebastián y la provincia beneficiaría y quizás fuera el principio de una de las muchas que en corto plazo la necesidad obligaría a hacer.

J. M.

## Automóviles y Camiones

# De Dion Bouton Modelos 1925

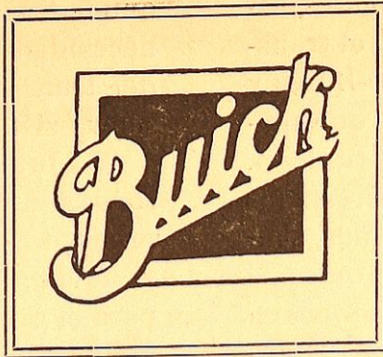
TURISMO.-10, 12 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con la válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas.  
 :: :: :: :: Carrocerías de GRAN LUJO :: :: :: ::  
 CAMIONETAS.-Ligeras 10 HP., 500 Kg. en varios modelos  
 CAMIONES.-De 2 y 4 toneladas, de los nuevos modelos, con neumáticos :: :: :: ::  
 :: 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**

Cuando se construyan  
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,  
visítad los últimos modelos 1925

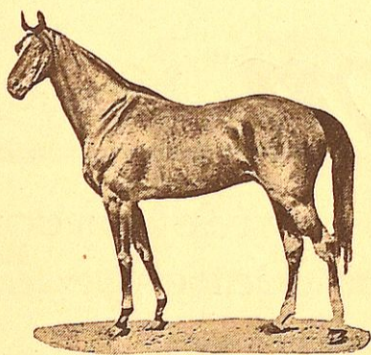
El Último Producto de la General Motors



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

# Vehículos inscriptos en Guipúzcoa desde el 15 de Julio al 31 de Agosto de 1925

Núm de orden	MARCA	H. P.	PROPIETARIO	DOMICILIO
3.920	Delage.....	15	Sdad. La Industrial Babel y Nervión.	San Sebastián.
3.921	Citroen.....	10	D. José M. <sup>a</sup> Marquez Castillejo...	Id.
3.922	Ford.....	12-20	Sres. Barandiarán y Compañía.....	Id.
3.923	Fiat.....	20	D. Cayetano Iribas.....	Tolosa.
3.924	Citroen.....	10	» José Vergarajaúregui.....	San Sebastián.
3.925	Buick.....	15-20	» Juan Cruz Conde.....	Id.
3.926	Amilcar.....	6	» Teodoro Hernandorena.....	Cizurquil.
3.927	Citroen.....	8	» Victor Balandia.....	San Sebastián.
3.928	Jewett.....	12	» Ramón Azurmendi.....	Alza.
3.929	Citroen.....	10	» Román Rodríguez.....	San Sebastián.
3.930	Id.....	5	Sr. Conde de Guadahorce.....	Zarauz.
3.931	Harley-Davidson..	7	D. Francisco San Sebastián.....	Urnieta.
3.932	Renault.....	15	Sres. Olasagasti y Peña.....	San Sebastián.
3.933	Peugeot.....	5	D. José María Alzurín.....	Oñate
3.934	Citroen.....	5	» Mariano de Flores.....	San Sebastián.
3.935	Automoto.....	2	» José Gorozabal.....	Azpeitia.
3.936	Panhard Levassor.	16	Excmo. Sr. Ministro de Holanda en E.	San Sebastián.
3.937	Derby.....	7	D. Ambrosio Valenciaga.....	Eibar,
3.938	Cadillac.....	21	» Miguel Mantecón.....	San Sebastián.
3.939	Maxvell.....	10	» Zoilo Zuazagoitia.....	Id.
3.940	Citroen.....	10	Sr. Duque de Almazán.....	Id.
3.941	Chevrolet.....	10	D. Feliciano Urraca.....	Pasajes Ancho.
3.942	Renault.....	6	» Eugenio Fojo.....	Asua.
3.943	Fiat.....	25	» Alejandro Abac-Kilay.....	Biarritz.
3.944	Citroen.....	10	» Sebastián García.....	Salamanca.
3.945	De Dion Bouton...	10	» Florentino Rojo.....	San Sebastián.
3.946	Id.....	10	» ».....	Id.
3.947	Ford.....	12	» Pedro Marín Oyarzabal.....	Pasajes.
3.848	Monat Goyón.....	3	» Juan Cogollor.....	San Sebastián.
3.949	Fiat.....	25	» Domiciano Fernández.....	Palencia.
3.950	Panhard Levasor..	16	» Carlos Estrada.....	Madrid.
3.951	Lancia.....	12	» José Ignacio Carbayo.....	Tolosa.
3.952	Benjamín.....		» José de la Lastra.....	Madrid
3.953	Renault.....		» Eugenio Ollo.....	Irún.
3.954	Id.....		» Carlos Garicano.....	San Sebastián.
3.955	Buick.....		Sra. Viuda de Ramón Echaniz.....	Lasarte.
3.956	Citroen.....		D. Santiago Irala.....	San Sebastián.
3.957	Id.....		» Pedro Martínez.....	Id.
3.958	Owerland.....		» Joaquín Susperregui.....	Id.
3.959	Renault.....		» José Iriarte.....	Azpeitia.
3.960	Ford.....		Sres. Alonso y Miner.....	San Sebastián.
3.961	Citroen.....		D. Matías García.....	Id.
3.962	Lancia.....		Sr. Marqués de Linares.....	Madrid
3.963	Willy Knight.....		D. José Lopez Tudela.....	San Sebastian
3.964	Citroen.....		Sr. Conde de Hecren.....	Id.
3.965	Id.....		D. Francisco Jorut.....	Id.
3.966	Ford.....		» Enrique Aspe.....	Mendaro.
3.967	Citroen.....		» Pedro Burgos.....	Eibar.
3.968	Id.....		Sr. Conde de Torrubia.....	San Sebastián.
3.969	G. M. C.....		Sdad. Petrolera Hispano Americana..	Id.
3.970	XXXX		D. Domingo Berriochoa.....	Villarreal.
3.971	Fiat.....		» Alejandro Perquín.....	San Sebastián.
3.972	Citroen.....		Sr. Marqués de Quirós.....	Fuenterrabía
3.973	Buick.....		D. <sup>a</sup> Esperanza L. de Ziordia.....	San Sebastián.
3.974	Ansaldo.....		D. Ricardo Jauke.....	Irún.
3.975	Citroen.....		» León Aramburu.....	Beasain.
3.976	Renault.....		» Francisco Lafarga.....	San Sebastián.
3.977	Citroen.....		» Julio Barona.....	Sto. Domingo de la Calz.
3.978	Peugeot.....		» Francisco González.....	Zamora.
3.979	B. S. A.....		» Francisco Ostolaza.....	Alza.
3.980	Citroen.....		» José Ricó Miró.....	San Sebastián.
3.981	Id.....		» Ignacio Chalbaud.....	Bilbao.
3.982	Id.....		» José Rodríguez.....	San Sebastián.
3.983	Id.....		Sr. Marqués de Cortina.....	Zarauz.
3.984	Farman.....		D. <sup>a</sup> Micaela Arbide.....	San Sebastián.
3.985	Citroen.....		D. Rafael Marquez.....	Madrid.
3.986	Oakland.....		» José M. <sup>a</sup> Mendía.....	San Sebastián.
3.987	Renault.....		» Juan Barberan.....	Id.
3.988	Mercedes.....		Sdad. E. de Comercio Exterior.....	Id.
3.989	Mackenzie.....		D. José Azarola.....	Zumaya.
3.990	Essex.....		» Julio Vela.....	San Sebastián.
3.991	Chenard Walker..		» Felix Murga.....	Madrid.
3.992	Essex.....		» Luis Muro.....	Zarauz.
3.993	Hotchkús.....		Sr. Embajador de Francia.....	Madrid.

Carrocerías = Automóviles

MANUEL MENDIZABAL

PASEO DE ATOCHA, H. .: TELÉFONO 24-24

San Sebastián

Talleres Electro - Mecánicos "VOLTA"

**Fernando Bardane**

Alumbrado Eléctrico para Automóviles y Canoas :- Baterías legítimas Americanas «U. S. L.»  
Construcción de Aparatos de «T. S. H.» :- Lámparas «OSRAM» y «PHILIPPS»  
Bobinado de Motores, Alternadores y Transformadores

ZABALETA, G. (Barrio de Gros) —

TELÉFONO 23-39 —

— FRENTE AL GARAGE UNIVERSAL

— SAN SEBASTIAN

**GARAGE IBAÑEZ**

(PRÓXIMO AL KURSAAL)

**SERVICIO PERMANENTE**

SE HABLA FRANCÉS, INGLÉS Y ALEMÁN

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

Núm de orden	MARCA	H. P.	PROPIETARIO	DOMICILIO
3.994	Fiat		D. Marcelino Aguirre	Vergara.
3.995	Essex		» Rafael Iturria	San Sebastián.
3.996	Buick		D. <sup>a</sup> Eugenia y Carmen Azqueta	Id.
3.997	Ford		D. José María Aristeguieta	Id.
3.998	Renault		Pastora Imperio	Id.
3.999	Fiat		D. <sup>a</sup> María Josefa Molino	Madrid.
4.000	Id.		D. Andrés Cobarrubias	San Sebastián.
4.001	G. M.		» Elías Ayestarán	Id.
4.002	Id.		» Francisco Andonaegui	Id.
4.003	Id.		» »	Id.
4.004	Fiat		» Alberto Arduza	Id.
4.005	Renault		» Pedro Fernández	Bilbao.
4.006	Buick		» José Marqueze	Rentería.
4.007	Berliet		» Juan Velasco	San Sebastián.
4.008	Id.		» Francisco de Inés	Id.
4.009	Ford		» Miguel de Ugalde	Zumárraga.
4.010	Citroen		» Juan de Velasco Palacios	Fuenterrabía.
4.011	B. S. A.		» Miguel Lara	Zarauz.
4.012	Ford		» Miguel Maíz	Andoain.
4.013	Unic.		D. <sup>a</sup> Brígida Emarabel	Fuenterrabía
4.014	Renault		D. Mariano Aldaz	Madrid.
4.015	Citroen		» Ramón E. Pagola	Beasain.
4.016	Id.		» Pablo Imaz	San Sebastián.
4.017	Id.		» Eduardo Lagarde	Id.
4.018	Nash		Sr. Marqués de Tenorio	Id.
4.019	Peugeot		D. Juan Azcárate	Mondragón.
4.020	Citroen		» Francisco Maroto	Fuenterrabía.
4.021	Ford		Exema. Diputación de Guipúzcoa	San Sebastián.
4.022	Amilcar		D. Jesús Irazusta	Tolosa.
4.023	De Dion Bouton		D. <sup>a</sup> Concepción Narbaez	Madrid.
4.024	Bellauger		D. José María Garmendia	Tolosa.
4.025	Renault		» Agustín F. Maqueira	San Sebastián.
4.026	Delage		» Julio Segovia	Id.
4.027	Citroen		» Santiago Baselga	Id.
4.028	Fiat		» Alberto Abiega	Id.
4.029	Citroen		» Serafín Salmcedo	Id.
4.030	Id.		» Eustaquio Echeverría	Elgoibar.
4.031	Talbot		» Francisco de Silva	San Sebastián.
4.032	Studebaker		» José María Echeverría	Aizarnazabal.
4.033	Peugeot		» Jesús Gimenez	San Sebastián.
4.034	Buick		» José Pérez de Guzmán	Id.
4.035	Buchet		» Miguel Leremboure	Id.
4.036	Chevrolet		» Máximo Manzano	Derte (Cáceres).
4.037	Talbot		» Ramón Elizalde	San Sebastián.
4.038	Ford		» Antonio Areizaga	Rentería.
4.039	Lancia		» Luis Vallet	Irún.
4.040	Aleyon		» Juan Zamora	San Sebastián.
4.041	U. S. A.		Sr. Echeverría y Carro	Id.
4.042	Citroen		D. Santiago Caras	Id.
4.043	Peugeot		» Rafael Benjumea	Zarauz.
4.044	Citroen		» Eduardo Ugarte	San Sebastián.
4.045	Id.		» Bautista Morales	Id.
4.046	Chrysler		» Manuel María Inchausti	Id.
4.047	Id.		» Ramón Negre	Id.
4.048	Oakland		» Manuel Arbizu	Calahorra (Logroño).
4.049	Amilcar		» Angel Cabana	Asteasu.
4.050	Berliet		» Francisco de Inés	San Sebastián.

# EDITORIAL ARRIETA

PAPELERIA - ARTICULOS DE ESCRITORIO



LARRAMENDI, 19

TELEFONO 19-00

SAN SEBASTIÁN

# Peugeot

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

Automóviles Industriales :- Motocicletas

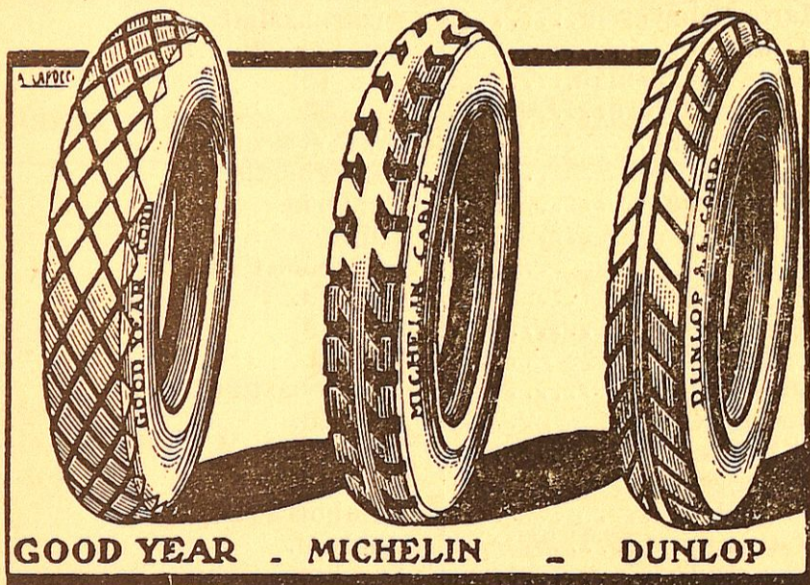
☛ Ciclos - motos :- Bicicletas ☛

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.<sup>nos</sup>

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

# DE TODO UN POCO DE COSAS REGALADAS

LOS IMPUESTOS EN FRANCIA.—Durante el mes de Agosto de 1925, el Estado Francés ha percibido en calidad de derechos: por esencias y petróleos, 38.871.000 francos, contra 29.218.000 francos en Agosto de 1924.

Los benzoles 1.253.000 francos contra 1.664.000 en Agosto 1924.

Los impuestos sobre los automóviles han producido en el pasado Agosto: 34.020.000 fcs. contra 9.567.000 en 1924. Sobre las bicicletas 1.205.000 fcs. y sobre los billares privados y públicos: 8.000 fcs.

EL CENTAURO DEL MOTOR.—Cuando Brilli-Peri regresó a su pueblo de Florencia, en todas las esquinas aparecían grandes carteles invitando a los Florentinos... y a las Florentinas a recibirle dignamente. «Gloria al Centauro del motor», se leía en los carteles.

El vencedor del Gran Premio de Italia y del Campeonato del Mundo fué conducido en triunfo desde las puertas de la villa hasta la plaza de Signoria, verificándose luego una espléndida recepción en la sala del «Palazzo Vecchio».

EN LA BÁSCULA DE MONZA.—He aquí los pesos acusados sobre la báscula de Monza por algunos campeones del automóvil: Campari, 96 kgs.; de Paolo 65 kgs.; Brilli-Peri, 84 kgs.; Guyot, 90 kgs.; Eldridge, 83 kgs.; Milton 83 kgs.; Kreiss 76 kgs., Constantini 75 kgs.; P.de Vizcaya 68 kgs.; Goux 70 kgs.; F. de Vizcaya 85 kgs.; Masetti 80 kgs.

Como se ve todos los «ases» del volante son en general de un peso más bien alto.

BOTIQUIN DE URGENCIA PARA EL AUTOMOVILISTA.

Un paquete de algodón hidrófilo comprimido de 100 gramos.

Un paquete de gasa hidrófila de medio metro.

Dos vendas de gasa hidrófila de 5 por 5.  
Una id. id. Cambric de 5 por 5.  
Un rollo de aglutinante Johnson de media pulgada.

Un librito de tafetán, con hemostático.  
Un frasco de 50 gramos de acetato de plomo líquido. (1)

Un frasco de 100 gramos de sublimado al 1 por 1000.

Un tubo de pastillas de sublimado de un gramo cada una. (2)

Un frasco de 50 gramos de tintura de árnica.

Un frasco de 30 gramos de percloruro de hierro. (3)

Un frasco de 15 gramos de éter sulfúrico.

Un paquete de 50 gramos de ácido bórico.

Una cajita de imperdibles.

Un bote de comprimidos de bicarbonato.

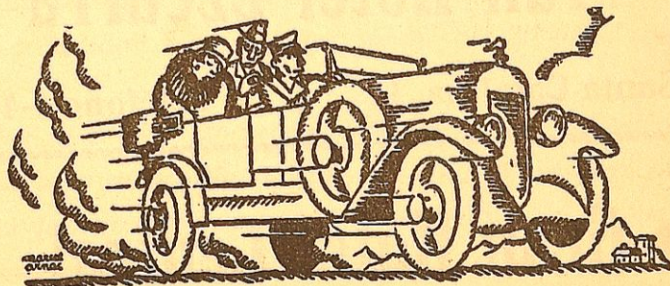
Un tubo de comprimidos de aspirina.

El valor de estos medicamentos es de unas 12 pesetas, y todos ellos pueden ser colocados en una pequeña caja, que debe acompañar siempre al automóvil.

(1) Con el acetato de plomo se puede preparar el agua de vegeto (de gran eficacia para las contusiones con inflamación) echando medio frasco en medio litro de agua, pudiendo agregarse un poco de árnica.

(2) Para la preparación del sublimado, se echa una pastilla en una botella de agua de a litro.

(3) Se emplea para contener las hemorragias, empapando algodón hidrófilo en este líquido y aplicándole sobre la herida.



—Juan, le prohibo cambiar de velocidad! Mis medios me permiten viajar en primera...

# Garages recomendados

## Garage Internacional

Paseo Ategorrieta, 5 y José M.<sup>a</sup> 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 Victoria

Barrio de Gros Teléfono 3-48

## Garage Zabalza H.<sup>nos</sup>

Talleres Mecánicos y Reparación de Automóviles

Easo, letra P Teléfono 22-64

## GARAGE FRANCO ESPAÑOL

SANTIAGO L. MORALES

Escolta Real, 10 Teléfono 26-06

## 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

# Hoteles y Restaurants recomendados

## Gran Hotel Ezcurra

Santa Catalina, 1 ♦ Teléfono 1-44

## Gran Hotel Central

Antiguo Parador Real

Calle Mayor, 5 ♦ Teléfono 14-43

## Gran Hotel Biarritz

Plaza del Arenal Frente a la Bahía de la Concha

## Regina Hotel

GERENTE: P. ESTRADA

CAMINO, 3

TELEFONO 3-33