

AÑO II

San Sebastián, 30 de Abril de 1926

NÚM. XVII

FIGURAS DEL AUTOMOVILISMO ESPAÑOL

EL CONDE DE CAUDILLA

Para nosotros es siempre una gran satisfacción poder dedicar unas líneas a quien siempre demostró bien patentemente su gran cariño y entusiasmo por nuestra Donostia.

¿Quién no conoce en San Sebastián al Conde de Caudilla? El Excmo. señor don Manuel Chaves y Beramendi, Conde de Caudilla, no es uno de tantos veraneantes—que ya el solo hecho de serlo, prueba bien su predilección por nuestra Ciudad—sino que desde muy largo tiempo es convecino nuestro y hombre de acción que se preocupa hondamente por los problemas de la bella Easo.

Al Conde de Caudilla se debe en gran parte el desarrollo adquirido por el barrio del Antiguo, cuyas mejoras realizadas han convertido aquellos lugares, en uno de los parajes más deliciosos de San Sebastián.

Interponiendo siempre su valiosísima influencia cerca de las altas esferas, San Sebastián tuvo siempre en el Conde de Caudilla un entusiasta valedor. El distinguido procer puede tener la satisfacción que ha contribuido en gran parte, a que hoy propios y extraños, admiren ese encantador Ondarreta cuyos paseos, jardines y playa, incomparablemente bellos, puede presentarlos al turista únicamente San Sebastián

En lo que respecta al automovilismo, el Conde de Caudilla, que ocupa el importantísimo cargo de Vice-Presidente del Real Automóvil Club de España, ha demostrado igualmente cuales son sus afectos por nuestra Ciudad. En cuanto se habló de que a España había correspondido la organización del Gran Premio

de Europa correspondiente al año 1926, el Conde de Caudilla, no tuvo para su celebración más candidatura que Donostia.

El Circuito de Lasarte tenía que ser teatro de tal acontecimiento deportivo. Y el Conde de Caudilla, portavoz en el R. A. C. E. de los prestigios de nuestras Corporaciones populares, cantó las excelencias de nuestra Ciudad y puso con evidencia clara y notoria de manifiesto, que nadie podía competir con nosotros, disputándonos la celebración de la prueba automovilista más importante del año actual.

El éxito más franco, coronó los esfuerzos de nuestro distinguido convecino, que puso en su gestión todo el gran cariño, toda la noble pasión que siempre sintió hacia lo que con sobrada razón él también llama «nuestra Donostia».

Todos los veranos sin dejar uno solo; también en los inviernos, durante largas temporadas, vemos al Conde de Caudilla en San Sebastián. No concebíamos pudiera existir la terraza del Real Club Náutico sin él. Infinidad de veces conversamos con el distinguido aristócrata y pudimos apreciar hasta donde llegan sus afectos por nuestra Ciudad.

Por eso con verdadero conocimiento de causa hemos podido hacer constar cuanto antecede y por eso también nos consideramos honradísimos al poder dedicar al Conde de Caudilla este modestísimo homenaje de nuestra admiración. Y decimos a San Sebastián, que en el Conde de Caudilla, tiene a uno de sus más preclaros hijos. Porque nadie lo dude, el Conde de Caudilla es un gran donostiarra.



Excmo. Sr. CONDE DE CAUDILLA, Vice-Presidente del R. A. C. E.

tecede y por eso también nos consideramos honradísimos al poder dedicar al Conde de Caudilla este modestísimo homenaje de nuestra admiración. Y decimos a San Sebastián, que en el Conde de Caudilla, tiene a uno de sus más preclaros hijos. Porque nadie lo dude, el Conde de Caudilla es un gran donostiarra.

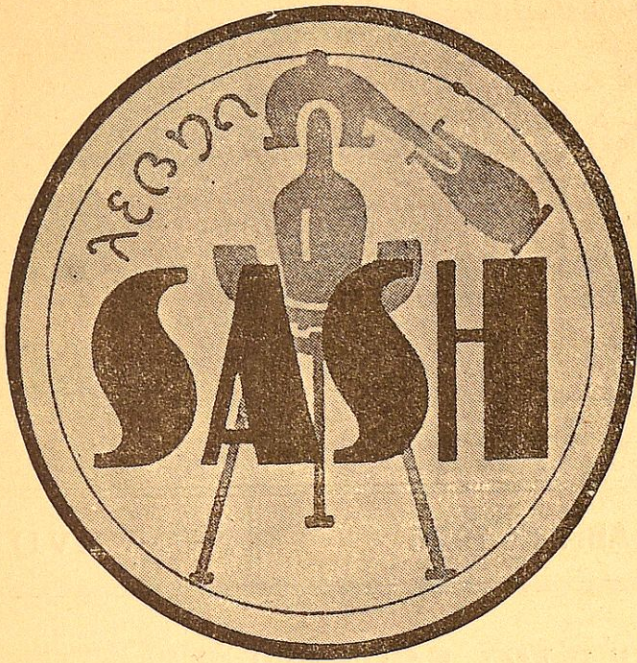
S. A. Sabadell y Henry

Lubrificantes y demás productos del petróleo

DESTILACIONES EN ALTO VACIO

Unica Refinería en España

HOSPITALET DE LLOBREGAT



Casa central: BARCELONA

Paseo de Gracia, 32, enfl.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

AUTOMOVILES.....

Panhard & S Levasor

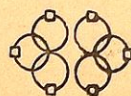
TURISMO 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP.
CAMIONES de 500, 1.500, 2.500 y 4.000 Kg.
CHASIS INDUSTRIAL 16 HP. - 4.000 Kgs.
Especial para transportes rápidos

Representante para Guipúzcoa:

Alberto Abrísqueta (S. en C.)

Garage, Talleres y Almacenes:

— MIRACRUZ, 26 —



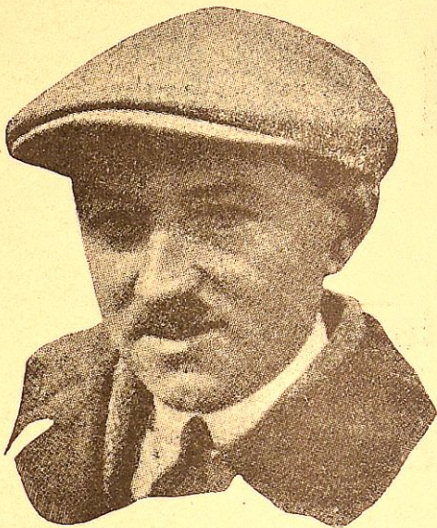
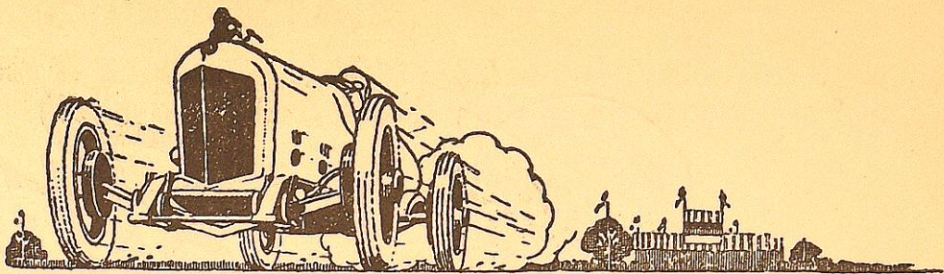
— TELÉFONO 6-82 —

SAN SEBASTIAN

IV CIRCUITO DE SAN SEBASTIÁN

La Gran Semana Automovilista

18, 22 y 25 de Julio de 1926



El constructor francés
SIMA-VIOLET

El R. A. C. G. labora sin reposo sobre el terreno a fin de dotar a la gran semana automovilista de sus máximos aliados. Todos los detalles de organización, por insignificantes que sean, están previstos en el amplio programa de «cosas» que actualmente va desarrollándose bajo la dirección de los miembros de la comisión deportiva.

Puede asegurarse pues, que en la cuestión técnica del IV Circuito como en la de las instalaciones en beneficio del público, nada dejarán que desear.

Para que el éxito sea definitivo, las marcas más prestigiosas, los conductores más reputados, vendrán al Circuito donostiarra a ofrecernos las luchas más sensacionales y a entusiasmarlos con sus más bellas «performances».

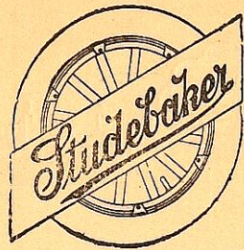
Las inscripciones recibidas para las tres grandes pruebas, constituyen el testimonio más elocuente de la trascendental importancia que ha de revestir el IV Circuito de San Sebastián.

A continuación damos la relación oficial de las inscripciones :

IV Gran Premio de Europa

DELAGE I.
DELAGE II.
DELAGE III.
TALBOT I.
TALBOT II.
TALBOT III.
BUGATTI I.
BUGATTI II.
BUGATTI III.
O. M. I.
O. M. II.
O. M. III.
SIMA VIOLET I.
SIMA VIOLET II.
SIMA VIOLET III.
SIMA VIOLET IV.
GUYOT I.
GUYOT II.
JEAN GRAF I.
JEAN GRAF II.
ELDRIDGE-SPECIAL I.

DISTANCIA : 779,175 kilómetros o sean 45 vueltas..
Para automóviles de 1.500 cm.³ y peso mínimo de 700 kgs.



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 23-75

====| **SAN SEBASTIÁN** |====

PREMIOS PARA EL GRAN PREMIO DE EUROPA:

Al 1.º Copa de S. M. el Rey, 50.000 pesetas y el Trofeo del Gran Premio de Europa al Automóvil Club de su nación.

Al 2.º.....	20.000	pesetas.
Al 3.º.....	10.000	»
Al 4.º.....	5.000	»
Al 5.º.....	4.000	»
Al 6.º.....	2.000	»
Al 7.º.....	2.000	»
Al 8.º.....	1.000	»

1.000 pesetas al conductor clasificado que dé la vuelta más rápida
500 pesetas a cada conductor que tome la salida.

IV Gran Premio de Turismo

LORRAINE-DIETRICH I.
LORRAINE-DIETRICH II.
LORRAINE-DIETRICH III.

WILLYS KNIGHT I.

PEUGEOT I.
PEUGEOT II.
PEUGEOT III.

OVERLAND I.

ARIES I.
ARIES II.

BALLOT I.
BALLOT II.

BUGATTI I.
BUGATTI II.

GEORGES-IRART I.
GEORGES-IRART II.

O. M. I.
O. M. II.
O. M. III.

JEAN GRAF I.
JEAN GRAF II.
JEAN GRAF III.
JEAN GRAF IV.

SALMSON I.
SALMSON II.

SENECHAL I.

AMILCAR I.
AMILCAR II.
AMILCAR III.
AMILCAR IV.

G. M. I.
G. M. III.

B. N. C. I.
B. N. C. II.

(Siguen abiertas las inscripciones).

DISTANCIA MINIMA A RECORRER: 1.000 kilómetros.

Salida por categorías. A las 11 de la mañana la categoría G. A las 11 y 15 minutos la categoría F. A las 11 y 55 la E. A las 12 y 1 la D. A las 12 y 15 la C y a las 12 y 30 la B. La carrera termina a las 11 de la noche.

PREMIOS PARA CADA CATEGORIA: Al primero una Copa y 5.000 pesetas.

Al segundo.....	2.000	»
Al tercero.....	1.500	»
Al cuarto.....	1.000	»

COPA DE S. M. LA REINA.—Al coche de cualquier categoría que haya recorrido mayor número de kilómetros.

TROFEO DE LA DIPUTACION DE GUIPUZCOA.—Se adjudicará con arreglo a una fórmula especial.

Carrocerías de Turismo, cómodas, con aletas, faros, parabrisas, espejo, capota, etc.

CATEGORIAS: 1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 5.000 y más de 5.000 cm.³ o sean con arreglo al Reglamento Internacional las categorías: G, F, E, D, C y B respectivamente.

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

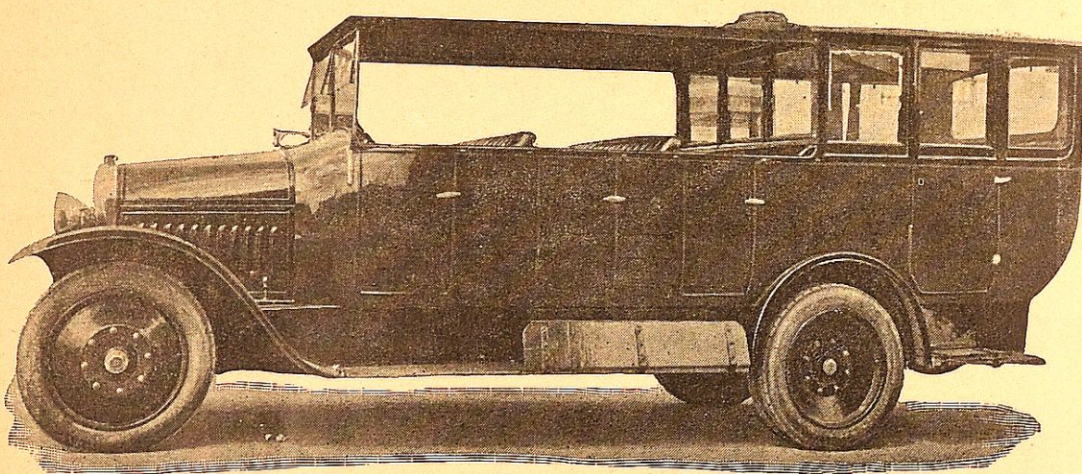
-- -- -- -- con neumáticos -- -- -- --

-- 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

Teléfonos 3-91 y 1-05

SAN SEBASTIÁN

Carrocerías "BRIZ"

ESPECIALIDAD EN TRABAJOS DE LUJO

:- CONSTRUCCION Y REPARACION :-

USANDIZAGA, 9 (Gros)



TELEFONO 30-58

Gran Premio de España

2.000 centímetros cúbicos:

DELAGE I.
DELAGE II.
DELAGE III.
BUGATTI I.
BUGATTI II.
BUGATTI III.

4.000 centímetros cúbicos:

SUNBEAM I.

1.190 centímetros cúbicos:

AMILCAR I.
AMILCAR II.
AMILCAR III.
GRAF-SORIANO I.
GRAF-SORIANO II.
GRAF-SORIANO III.

1.500 centímetros cúbicos:

ELDRIDGE-SPECIAL I.
SIMA-VIOLET I.
SIMA-VIOLET II.
SIMA-VIOLET III.
SIMA-VIOLET IV.
GUYOT-SPECIAL I.
GUYOT-SPECIAL II.
BECKET-SPECIAL I.

DISTANCIA: 692,600 kilómetros o sean 40 vueltas.

Para automóviles de cilindrada libre.

El conductor deberá ir sólo a bordo.

PREMIOS: Al primero 30.000 pesetas y la Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias.

Al segundo 10.000 pesetas.

Al tercero 5.000 »

Al cuarto 4.000 »

Al quinto 3.000 »

1.000 pesetas al conductor clasificado que dé la vuelta más rápida.

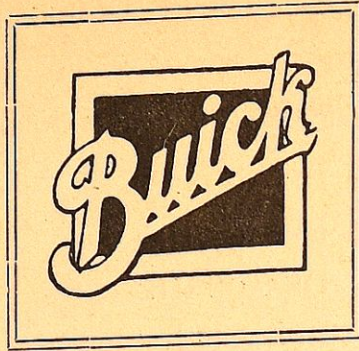
500 pesetas a cada conductor que tome la salida,
y las Copas y Medallas que se anunciarán oportunamente.

EDITORIAL ARRIETA

LARRAMENDI, 19

TELÉFONO 19-00

Cuando se construyan
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1925

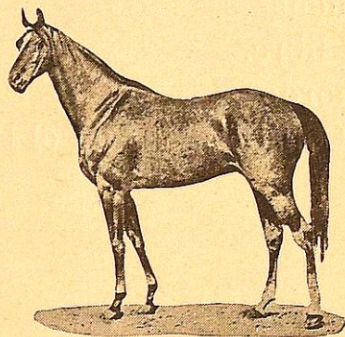
El Último Producto de la General Motors



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

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

LA TARGA FLORIO

Triunfa Constantini (Bugatti), ganando la Copa Florio

:: :: Una nota triste : la muerte de Masseti :: ::

La Targa Florio ha despertado este año el interés acostumbrado. Es una de las pruebas más importantes del automovilismo europeo y a ellas concurren siempre los más famosos «ases» del volante, junto a las marcas más prestigiosas.

Es una prueba incorporada ya definitivamente al automovilismo en Europa. Tradicionalmente se viene considerando desde hace diez y siete años como una de las notas de mayor emoción e interés en el deporte automovilístico. Este año se ha corrido por décimo séptima vez y su resultado ha constituido un magnífico triunfo para Constantini y para la casa Bugatti. Una nota triste ha tenido la prueba y es la muerte del Conde de Masseti, el gran corredor, cuya pérdida será hondamente lamentada por todos los automovilistas.

El Conde de Masseti ha encontrado la muerte precisamente en el circuito que dominaba absolutamente, en su circuito



El infortunado Conde de Masseti, que falleció en la prueba Targa-Florio

favorito. El había ganado en 1921 la Targa Florio conduciendo un Fiat, nuevamente vencía en la misma prueba en 1922 sobre un Mercedes y en 1924 llegaba en segundo lugar tripulando un Alfa-Romeo. ¡Nadie hubiera supuesto que el intrépido deportista iba a encontrar su muerte en este Circuito, que el conocía y dominaba como ninguno!

Maseti era muy conocido en San Sebastián. Su participación en el Circuito del año 1924, tripulando un Mercedes le había hecho muy popular y muy querido. El Conde era un deportista que había puesto en el automóvil toda su gran pasión. Era en el volante, el tipo del deportista intrépido, arrojado, un verdadero aventurero de un ideal. Por que eso era en realidad el automóvil para el Conde Julio Masseti: un ideal al que había dedicado sus más puros afanes y sus fervores más hondos y poderosos.

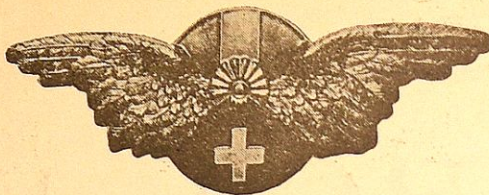
**

En la Targa Florio tomaron la salida 34 coches, divididos en cuatro categorías. La distancia que tenían que recorrer era de 540 kilómetros; es decir: cinco vueltas al circuito para las tres primeras categorías y 324 kilómetros (tres vueltas) para los 1.100 c. c.

Fué en la primera vuelta donde Masseti encontró la muerte. El Conde que pilotaba un Delage, tomó el viraje con una velocidad excesiva. Chocó con un guardacantón y a consecuencia del choque dió la vuelta de campana. Masseti falleció casi instantáneamente, pues los auxilios de Benoist que le seguía, fueron totalmente ineficaces. El equipo Delage se retiró a la tercera vuelta en señal de duelo.

En la segunda vuelta pasa Minoia en cabeza sobre Bugatti, seguido de Constantini, Dubonet y Goux, sobre igual marca. En la tercera, Constantini y Materasi pasan en cabeza. En esta vuelta terminan los 1.100 c. c. con el triunfo de Bozzachini, sobre Salmson.

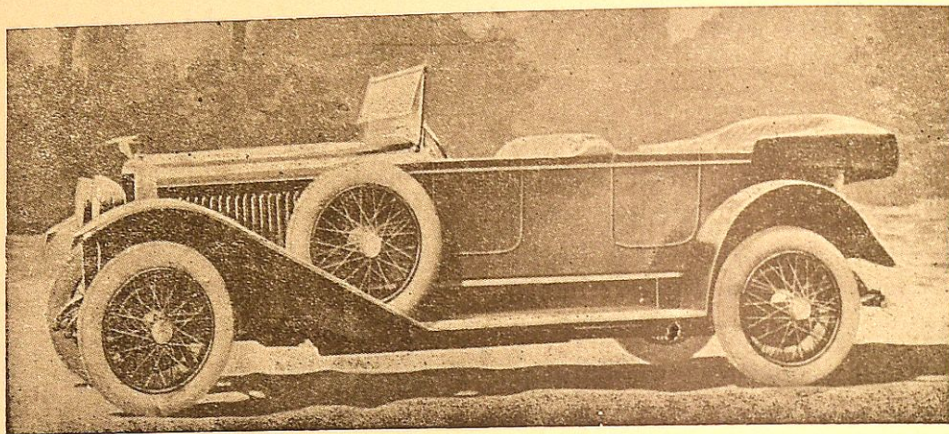
GARAGE Y TALLERES
San Bartolomé y Marina, 12
TELEFONO 10-54



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

En San Sebastián

para Tejidos de Lana, Sedas Novedades y Medias

Visite usted los



Almacenes ROIG

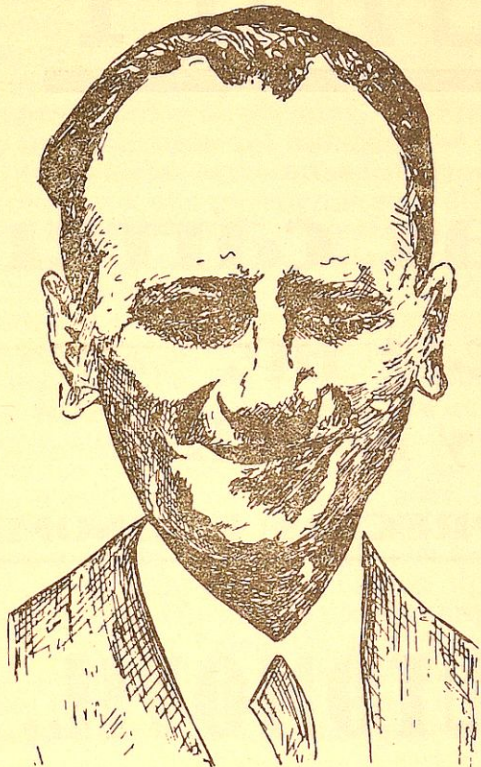
GARIBAY, 6 -:- TELÉFONO 3-22

De las Casas de confianza

la que más barato vende

En las dos restantes, Constantini, en cabeza, termina con 7 h., 20 m., 44 segundos, o sea a una media horaria de 73,310 kilómetros, ganando lo copa Florio.

Bozzachini, con Salmson, gana la copa Tagliavia, en 5 h., 14 m., 40 s., con una media de 61,773 kilómetros.



Constantini vencedor de la Targa - Florio

Clasificación general:

- 1, Constantini (Bugatti), en 7 h., 20 m., 44 s.
- 2, Minoia (Bugatti), en 7 h., 30 m., 49 s.
- 3, J. Goux (Bugatti), en 7 h., 35 m., 58 s.
- 4, Materasi (Itala), en 7 h., 44 m., 24 s.
- 5, A. Dubonnet (Bugatti), en 7 h., 44 m., 58 s.,
- 6, Wagner (Peugeot), en 7 h. 52 m. 25 s.
- 7, Balestrero (O.M.) en 9 h., 20 m., 34 s.
- 8, Candrilli (Stery), en 8 h., 35 m., 55 s.
- 9, Maserati (Maserati), en 8 h. 37 m. 10 s.
- 10, Croce (Bugatti), en 8 h., 45 m., 20 s.
- 11, Carili (Bugatti), en 8 h., 50 m., 45 s.
- 12, Montarini (Bugatti), en 8 h. 59 m. 20 s.

Por categorías:

Más de dos litros:

- 1, Constantini (Bugatti).
- 2, Minoia (Bugatti).
- 3, Goux (Bugatti).
- 4, Materassi (Itala).
- 5, Wagner (Peugeot).
- 6, Balestrero (O. M.).
- 7, Candrilli (Steyr).

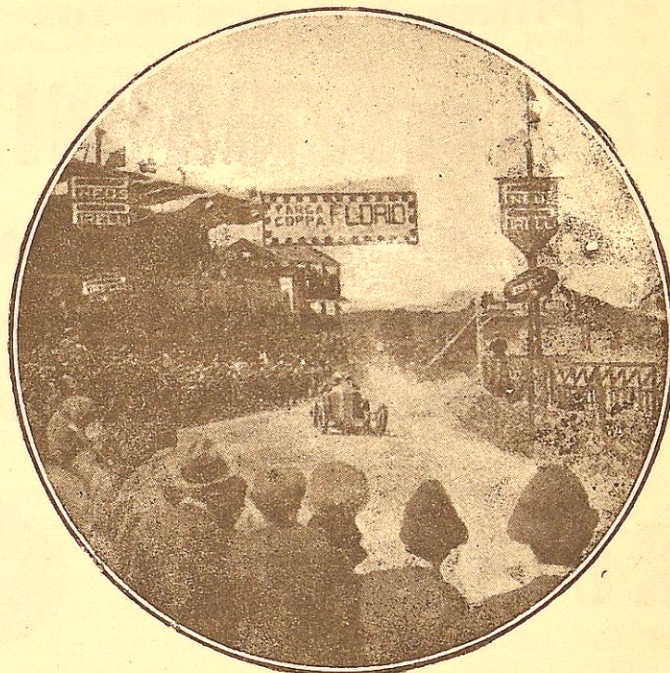
Dos litros:

- 1, A. Dubonnet (Bugatti).
 - 2, Montorini (Bugatti).
- 1,500 litros:
- 1, Naserati (Maserati).
 - 2, Croce (Bugatti).
 - 3, Caliri (Bugatti).

Los 1.100 c. c.:

- 1, Bozzachini (Salmson), en 5 h., 14 m., 40 s.
- 2, Rallo (Salmson) en 5 h., 31 m., 55 s.
- 3, Zubiaga (Austin), en 5 h., 37 m., 20 s.
- 4, Geri (Salmson), en 5 h., 47 m., 45 s.
- 5, Starabba (Amilcar), en 6 h. 4 m. 36 s.

Constantini debió realizar una carrera maravillosa. Según parece, desarrolló un



Un aspecto de la gran carrera siciliana

esfuerzo extraordinario en la última vuelta, según es costumbre en el admirable corredor, tan conocido también en San Sebastián.

EDITORIAL ARRIETA

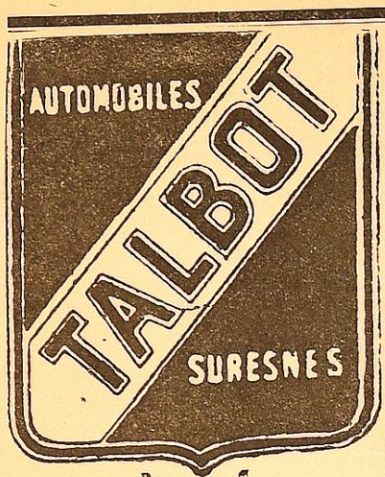
PAPELERIA - ARTICULOS DE ESCRITORIO



LARRAMENDI, 19

TELEFONO 19-00

SAN SEBASTIÁN



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

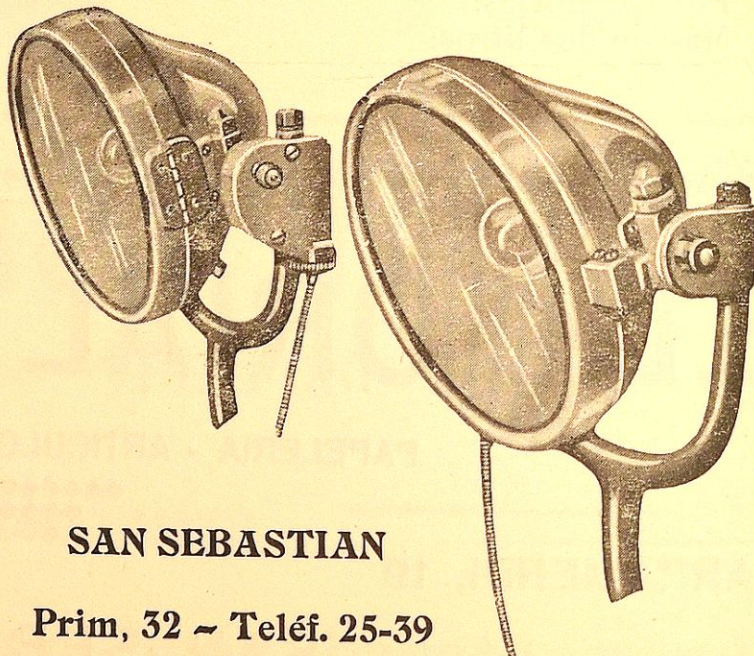
AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

Calle Iparraguirre * SAN SEBASTIÁN * Teléfono 3-98

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.

SAN SEBASTIAN

MADRID

Prim, 32 ~ Teléf. 25-39

Lo que serán los automóviles de mañana

Por E. GÓMEZ CARRILLO

Invitados a presidir el concurso de las elegancias, los árbitros de la moda parisiense, capitaneados por el ilustre Andre de Fouquieres reparcieron recientemente en el Velódromo de los Príncipes algunas docenas de premios. «En Francia—dicen hoy los periódicos que comentan ese palmarés—, las líneas de las carrocerías han llegado ya a una sencillez y a una pureza que será difícil sobrepujar.» Y en efecto, si se comparan los actuales chasis europeos con los que vienen de Norte América, se nota entre unos y otros una diferencia muy grande. La «línea», que tanto preocupa a los constructores del viejo continente, parece inspirar el mayor desdén a los del nuevo mundo. Aquí, aún en los vehículos más modestos, aún en los de grande serie, aún en los que no están destinados al paseo en las ciudades, prevalece la horizontal, que desde el radiador va hasta el pont arriere, evitando todo lo posible la incurvación. En cuanto a las líneas quebradas, ya no existen en los torpedos. Así no es extraño que ante ciertos tipos deportivos como los presentados por el marqués de Urquijo, por Rodolfo Valentino, por la princesa de Baroja, por el conde de Polignac, los jurados parisienses hayan declarado de buena fe que les pareció imposible buscar algo más perfecto y más fino.

* *

Pero ¡ay!, al mismo tiempo que esos señores nos demuestran que no saben que la elegancia es tan efímera y tan variable cual el capricho, los constructores de Italia, de Francia y de Inglaterra celebran conferencias técnicas para tratar de acercarse a algo que sea, no ya perfecto, no ya impecable, sino al menos mejor que lo que hoy se estila. Porque habeis de saber que, según lo declara en alta voz Gabriel Voisin, en nombre de sus colegas de la gran industria lo que nosotros llamamos ahora un gran automóvil, es un horror.

—Si señores—exclama el ilustre fabricante—; un horror desde todos los puntos de vista; su centraje es defectuoso; sus líneas son grotescas.

Luego agrega:

—En una palabra, el auto de mañana abandonará por fuerza, para siempre, la apariencia de una caja cubierta de aparatos absurdos como faros, trompetas guardabarros, espejos para convertirse en un cilindro agudo, en el cual lo que hoy sobresale en el chasis, rueda etc., será invisible.

Si no me equivoco, ya algo de esto hemos visto en los autódromos en que los ases del volante se disputan los premios de rapidez. Y la verdad sea dicha, esas largas orugas de aluminio, en las que los conductores se hunden cual en una canoa no nos han producido jamás la impresión de encarnar la suprema elegancia. La fuerza, eso sí. Oyendo sus resuellos, nos damos cuenta de que los 60 u 80 caballos que en sus entrañas han encerrado los ingenieros, son verdaderos hipógrifos capaces de correr parejas con el viento para venderlo inevitablemente, aún en las tardes de vendaval. Y como siempre, cuando contemplamos tales monstruos y alguien murmura a nuestros oídos cifras fantásticas, sentimos el asombro que causan las cosas, que sólo los millonarios pueden poseer.

* *

Aunque esto de que los grandes autos sean un privilegio de la riqueza, también resulta según los señores fabricantes, un perjuicio que desapa-

recerá muy en breve. Oid, si no, lo que Emile Mathis escribe en la revista Aux Ecoutes: «Mi punto de vista es que el número de vehículos que existen en cada país no indica la fortuna pública, y que dentro de poco tiempo sólo la gente muy rica podrá pasearse sin automóvil. No es broma. Pronto reconoceremos a los millonarios viéndolos pasearse a pie, tranquilamente, mientras los que luchan, los que trabajan, utilizarán el auto para no perder horas enteras en las calles llenas, intransitables de las grandes ciudades o en las estaciones de los ferrocarriles. Notad, en efecto, que economizando el valor de dos horas de trabajo al día, un obrero puede tener un coche, pasearse en el y amortizar pronto su precio de compra.» Esto que parece de fijo una paradoja, y que en los Estados Unidos es ya una realidad, en Francia va a acercándose a la evidencia. No hay más que recorrer los domingos las carreteras de los alrededores de Paris para ver el número inmenso de cycle-cars guiados por trabajadores de blusa y de gorra. El sistema yanqui de venta a la petite semaine permite a todos los artesanos laboriosos convertirse en chauffeurs de sus familias con sólo lo que economizan en la taberna...

* *

Pero con esto nos alejamos del automóvil del porvenir, que es lo que hoy nos interesa. ¿Como será ese automóvil? Ya Voisin nos ha dicho que será algo muy parecido a un minúsculo aeroplano sin alas y sin ruedas visibles. Por ahora, a lo único a que han llegado los elegantes es a la carrocería de estilo submarino, que da a las lindas damas que la han adoptado el aspecto de pasarse dentro de una vitrina de esas que en los almacenes sirven en algunos pueblos para conservar ciertos artículos al abrigo del polvo. Pero esto no va a durar. Es ya bastante feo sin duda. Los reformadores quieren, sin embargo, reemplazarlos con algo más feo aún.

—Lo que buscamos—confiesa Robert Peugeot—es algo que pueda rodar y al mismo tiempo volar, o sea el autoavión eléctrico, alimentado por corrientes de fuerza motriz enviadas en ondas invisibles...

Y no vayais a tomar al que así habla por un inventor fantástico, ni por un cultivador de ensueños locos. Robert Peugeot es uno de los más importantes fabricantes de automóviles de Europa. Además es un hombre muy poco aficionado a dejarse entrevistar, muy parco en sus palabras, muy partidario de las realidades inmediatas. Al contestar a M. Bourcier, que hace una encuesta sobre el porvenir del automovilismo, lo primero que le dice es:

—¿El porvenir....? El porvenir es infinito... Hablemos más bien de lo que hemos de ver mañana o pasado mañana....

Lo del coche que vuela, pues, tiene que ser, si no para mañana, para pasado. Entre tanto disfrutaremos del fuseau vaticinado por Voisin, y en el cual nos iremos poco a poco acostumbrando a la idea de que corremos en un aeroplano. Lo único que en estos asuntos se necesita es la costumbre.

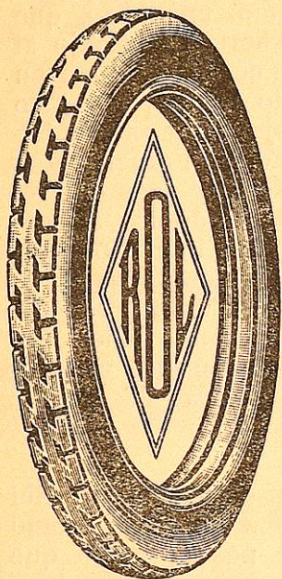
* *

Hace veinte años, cuando los antiguos simones, transformados, conservaban su pescante desde el cual el chauffeur iba guiando a un caballo

Carrocerías Corta y Comp.^a

San Francisco, 1 — Teléfono 11-23

San Sebastián



RENOVACION DE NEUMATICOS

R. O. L.

Grandes Talleres Modernos

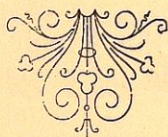
MIRACRUZ, 2 — SAN SEBASTIÁN

TALLER MECANICO

— DE —

Agustín Arruabarrena

REPARACION DE AUTOMOVILES
Y MAQUINARIA



Calle Particular de Carquizano

(FRENTE A LA TINTORERIA DE PARIS)

Barrio de Gros

TELEFONO 14-29

SAN SEBASTIAN

Editorial Arrieta

SAN SEBASTIAN



PAPELERIA

— Y —

OBJETOS DE ESCRITORIO

o o o

~ Gran surtido en ~

.....
Plumas Estilográficas
.....

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

ideal, ni siquiera habríamos aceptado la idea de que, andando el tiempo, la forma del torpedo sería idéntica a la de una lancha troncada armoniosamente en la proa. Hoy lo que nos hace sonreír es eso de que se nos anuncie seriamente un cilindro parecido al de las lanzaderas de las máquinas de coser, con el radiador en punta. Las razones de los reformadores deben ser de gran valor. Ya Bugatti, explicando sus largas carrocerías, ha expuesto algunas de ellas. Se trata, para correr más, el ofrecer menos resistencia al viento. Las limousines actuales pierden cerca de la tercera parte de la eficacia de sus motores a causa de la masa de sus carrocerías. Claro que las damas, que no quieren ni hacer 90 kilómetros por hora, ni economizar gasolina, podrían muy bien contestar que no les importa aprovechar sólo el 70 por 100 de la fuerza motriz de su H. P. Pero la moda es la moda, como lo demuestra el hecho de que esas mismas damas, sin darse cuenta del valor de sus

abdicaciones, se han resignado a las formas submarinas.

Cuando el tubo sin alas, sin ruedas, sin linternas, haya aparecido en las Exposiciones para responder a las exigencias aerodinámicas de que el artista en carrocerías, Jean Gaborit, habla a un repórter, no habrá marquesa ni banquera, ni estrella de cine, ni dama galante, que al cabo de algunas vacilaciones no se decida a embarcarse con sus perlas y sus pieles, en el famoso fuseau. Ya hoy invocando lo estético del perfil, algunos cubistas nos aseguran que la belleza esta en esa futura forma. Y mañana si se nos ocurre, en nombre de las líneas armoniosas, reinos de los vehículos que ganen los premios del próximo concurso de Elegancias toda la gente bien nos llamará retrógados, enemigos del progreso, defensores de las formas pasadas de la moda.

Paris, 1926.

UN CAZA RECORDS

EL 1.500 c. c. DE PARRY-THOMAS

El caza records Parry Thomas, no ha querido ser menos que su rival Eldridge y ha construido un 1.500 cc. para tomar parte en las carreras que este año se corran bajo la fórmula limitativa de la cilindrada a un litro y medio y de una manera especial para el Gran Premio de Indianópolis,

El coche de Parry Thomas es interesantísimo y marca una nueva orientación que indudablemente será aprovechada por otros constructores.

El coche es algo revolucionario, pero el conjunto del mismo es mecánicamente armónico sin un detalle que desentone.

El chasis es muy análogo a un trineo y está constituido por dos largueros cóncavos de sección en V que se reúnen en la parte posterior del mismo sirviendo de armazón a la punta de la carrocería. Cada una de las uniones transversales de los dos largueros del chasis tienen doble aplicación. En la parte delantera va montado un depósito de aceite, de 20 litros de capacidad, cuya parte posterior está constituida por un travesaño del chasis que sirve de soporte delantero del motor.

El travesaño o intermedio del chasis es una especie de arco hueco que sirve de soporte al depósito de agua suplementario y, que siendo hueco, podrá ser utilizado, cargándolo con plomo, si el peso del vehículo no llega al límite inferior fijado por los reglamentos. El propio arco hace las veces de soporte de la dirección utilizándose un tercer travesaño como a respaldo del asiento del conductor.

La suspensión está resuelta con resortes semi-elípticos invertidos en la parte delantera y por cuatro elípticos en la parte posterior pasando los brazos de apoyo por encima del chasis.

El coche es extremadamente bajo y el conductor va sentado a tan solo 18 centímetros del suelo. El

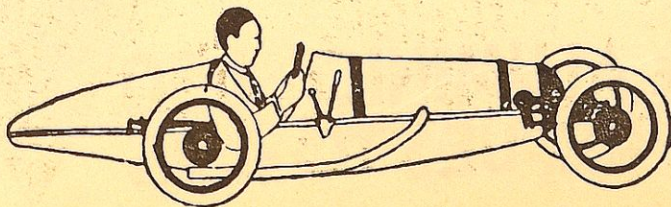
vehículo presentará, pues, interesantes cualidades de estabilidad en los virajes y permitirá un fácil y eficaz perfilado con una superficie inferior absolutamente plana y sin discontinuidades.

El motor que equipa la nueva producción de Thomas es un ocho cilindros en línea de 52 por 88 milímetros. Cada uno de los cilindros es, pues, pequeñísimo y los pistones tienen un diámetro análogo a una moneda de 10 céntimos. Los cilindros son independientes y con camisa de agua de aluminio y culata desmontable, la distribución se realiza por dos árboles de excéntricas montados sobre los cilindros que mandan las válvulas (dos por cilindro) montadas con resortes planos de ballena, dos compresores montados en la parte delantera del coche cuidarán de montar la alimentación del motor, presentando el dispositivo sobrealimentador en cuestión nuevas soluciones que se asegura constituyen una verdadera novedad en la técnica de la sobrealimentación.

El embrague es del tipo a discos múltiples y el cambio de velocidades, independiente del motor, es solitario del tubo de empuje del eje posterior.

La transmisión final se realiza por tornillo sin fin colocado bajo el eje de las ruedas dada la poca altura del chasis.

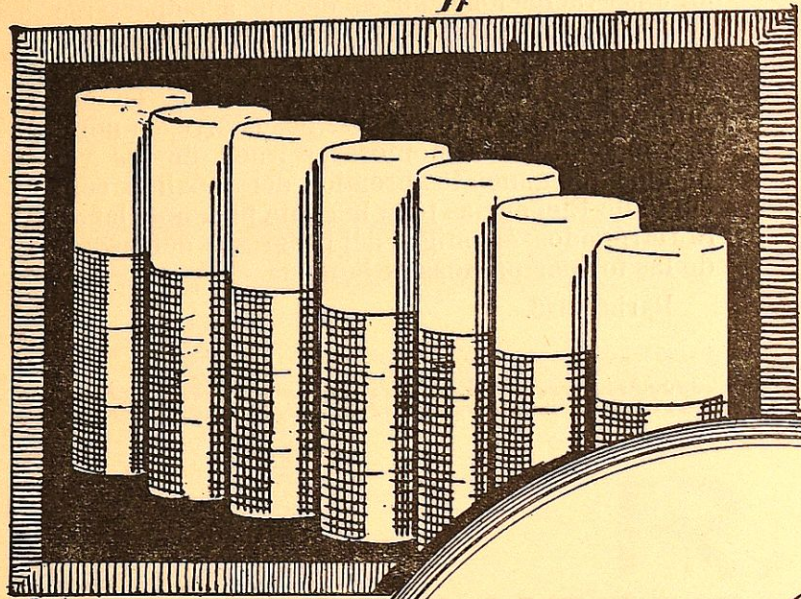
Eldridge, Parry Thomas y Guyot, con la construcción de sus vehículos especiales para participar en los grandes premios de velocidades, son los representantes europeos de la tendencia registrada en los Estados Unidos desde hace bastante tiempo. En América las Casas constructoras de automóviles no acostumbran a participar en las carreras de velocidad sobre pista haciéndolo los corredores por su cuenta con coches construidos por ellos mismos o adquiridos a fabricantes especializados en la construcción de tales máquinas.



LOS TIROLESES

En apariencia...

TODOS
LOS JABONES
DE AFEITAR
SON IGUALES
PERO...



Al afeitarse



APRECIARÁ
QUE EL
JABÓN GURYS
ES
ÚNICO

PERFUMERIA
GURYS
SAN SEBASTIAN

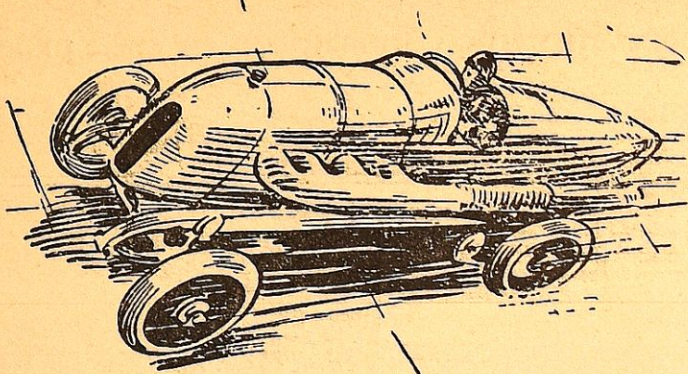
EN ESTUCHE DE ALUMINIO - 1,50
ID DE REPUESTO - 1,25



EL IMPUESTO DEL TIMBRE
A CARGO DEL COMPRADOR

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

Número de orden	H. P.	MARCA	PROPIETARIO	DOMICILIO
4.355	20	Rolls-Royce.....	Sr. Conde de Vilana.....	San Sebastián.
4.356	16	Rochet-Schneider.	D. Ascensio Lasarte.	San Sabastián.
4.357	1	Alcyon.....	Excmo. Ayuntamiento de S/S.....	San Sebastián.
4.358	3 1/2	Triumph.....	D. Juan José Ostolaza.....	San Sebastián.
4.359	12	Ford.....	Real Compañía Asturiana.....	Rentería.
4.360	10	Fiat.....	D. ^a Martina Miranda.....	Irún.
4.361	12	Renault.....	D. Luis de Salamanca.....	Biarritz.
4.362	14	Delahaye.....	S. A. Industrias Babel y Nervión.....	San Sebastián.
4.363	15	Ford.....	D. Dámaso Azcue.....	Azpeitia.
4.364	10	Fiat.....	» Ignacio Urbina.....	San Sebastián
4.365	10	Fiat.....	» José Echeveste y C. ^a	San Sebastián.
4.366	6	Renault.....	» José Echeverría Iturriza.....	San Sebastián.
4.367	30	Cadillac.....	» Tiburcio Bea.....	San Sebastián.
4.368	10	Fiat.....	» Vicente Aguirre Gil.....	Fitero (Navarra).
4.369	35	U. S. A.....	» Ignacio Eneterreaga.....	Alza (Guipúzcoa).
4.370	6	Amilcar.....	» Agustín Arruabarrena.....	San Sebastián.
4.371	6	Citroen.....	» Juan Eizaguirre.....	Andoain.
4.372	10	Fiat.....	» Leandro Múgica.....	Irún.
4.373	10	Auburn.....	» Lucio Valverde.....	Irún.
4.374	5	Citroen.....	» Eloy Iglesias.....	Irún.
4.375	12-24	Dodge-Brothers...	» Luis Olasagasti.....	San Sebastián.
4.376	10	Talbot.....	Sres. B. Elizarán y N. Leal.....	Hernani (Guipúzcoa)
4.377	6	Renault.....	D. Cayetano Vivanco.....	San Sebastián.
4.378	18	Cottin-Desgouttes.	Sres. Bascarán, Echeverría y Comp. ^a .	Eibar (Guipúzcoa)
4.379	15	Fiat.....	D. Enrique Bengoechea.....	San Sebastián.
4.380	12	Buick.....	» José María Aguirrezabala.....	Tolosa.
4.381	12	Ford.....	» Juan Roncal.....	San Sebastián.
4.382	10	Citroen.....	» Manuel Martínez.....	Mondragón.
4.383	23	De Dion Bouton..	» Miguel Arocena y Comp. ^a	Zarauz.
4.384	12	Auburn.....	» José M. ^a Trecu.....	Andoain.
4.385	6	Renault.....	» Ramón Solano.....	Lequeitio.
4.386	32	U. S. A.....	D. ^a Josefa Urtizberea Lecuona...	Irún.
4.387	10	Talbot.....	D. Gastón Milner.....	San Sebastián.
4.388	8	Chenard-Walcker.	» Juan Berecoechea.....	Behobia.
4.389	6	Renault.....	» Luis San Vicente.....	San Sebastián.
4.390	8	Chenard-Walcker.	» Valentín Sainz de Viguera.....	San Sebastián.
4.391	12	Ford.....	» Miguel Ugalde.....	Zumárraga.
4.392	2	Terrot.....	» Juan Zabalo.....	Lezo.
4.393	12	Ford.....	» Pedro Gómez.....	San Sebastián.



BUJIAS

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

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”**

La Casa **AUBURN**
AUTOMOBILE & C.^{ie}

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

	El 4 cilindros	El 6 cilindros	El 8 cilindros en línea
En Torpedo , 5 asientos...		17.500	»
En Torpedo , 7 asientos...	Este tipo	»	23.000
En Roadster , 3-5 asientos	será lanzado	18.500	24.000
En Brougham , 5 asientos.	al mercado	20.500	26.000
En Sedán , 5 asientos....	en breve	22.000	»
En Sedán , 7 asientos....		»	27.500

Quedan algunas Agencias disponibles en provincias. En breve serán visitados, con varios modelos, los principales vendedores de automóviles que se interesen por estos coches, de fácil venta por sus inmejorables condiciones

Pidan catálogos a **Automóviles “AUBURN”**

Villa Loinaz
SAN SEBASTIÁN

Nuevos socios

- 426 D. Juan José Prado. - S. S.
- 427 D. Esteban Lasalle. - S. S.
- 428 D. Angel M. Jaen. S. S.
- 429 D. Francisco Rincón Gallardo. - S. S.
- 430 D. Ignacio Zubiaga. - Bilbao.
- 431 D. Antonio Val. - Zaragoza.

Venta de guías y planos «Michelin»

Prevenimos a nuestros socios que deseen adquirir los planos y guías de la Casa Michelin tanto los que se refiere a España como a los demás países que comprenden dichas publicaciones y que son:

Francia, Inglaterra, Bélgica, Luxemburgo, Países del Rhin, Marruecos y Norte de Italia que pueden procurárselos en las oficinas de este Real Automóvil Club a los precios corrientes con un descuento por su calidad de socio de 20 %.

En las oficinas del R. A. C. G. se ha establecido un depósito de los planos más solicitados a fin de que el que lo desee lo obtenga sin pérdida de tiempo.

Aceites

A partir del 1.º del presente mes hemos obtenido para nuestros socios un nuevo descuento en los aceites.

En Secretaria se facilitan detalles sobre todo ello.

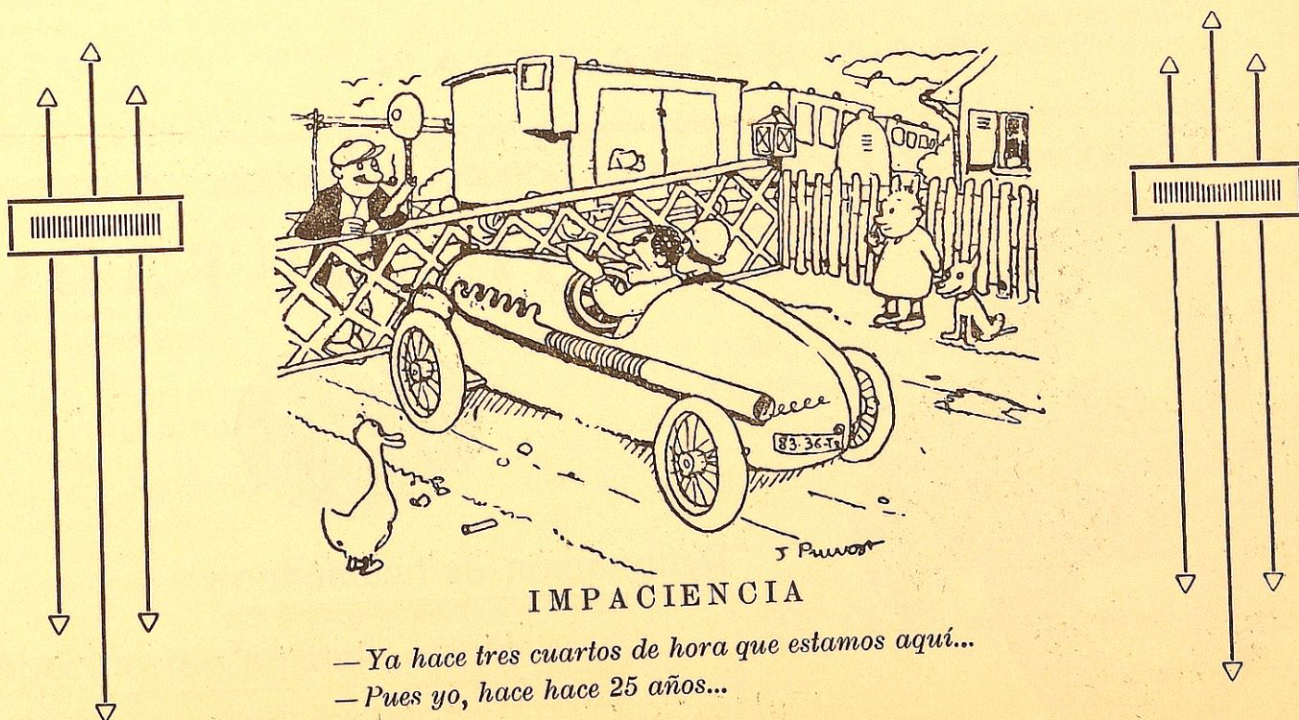
«España Automovilista»

Con este nombre se acaba de editar una Guía de Carreteras de España de gran interés para cuantos les interesa el Turismo y los viajes en automóvil.

Esta obra de tamaño manejable, contiene una profusión de Itinerarios y puede adquirirse en las Oficinas del Real Automóvil Club de Guipúzcoa al precio de DIEZ pesetas el ejemplar, con un descuento de 20 % para los señores socios.

«Uribe» S.A.

Esta compañía surtidora de gasolina nos ha informado que hará una bonificación de 0,02 pesetas por litro a todos los señores socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa que consuman gasolina por medio de libretas de abono en los surtidores que tiene instalados esta Compañía.





Talleres Mecánicos de Lampistería

Construcción y reparación de toda clase de faroles :- Especialidad en proyectos para Automóviles, Capós, Aletas, Generadores, Radiadores, Elevadores, Pulido, Entallado y Niquelado Placas de aluminio en relieve para matrículas :- Soldadura autógena

Gregorio Baldús

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

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

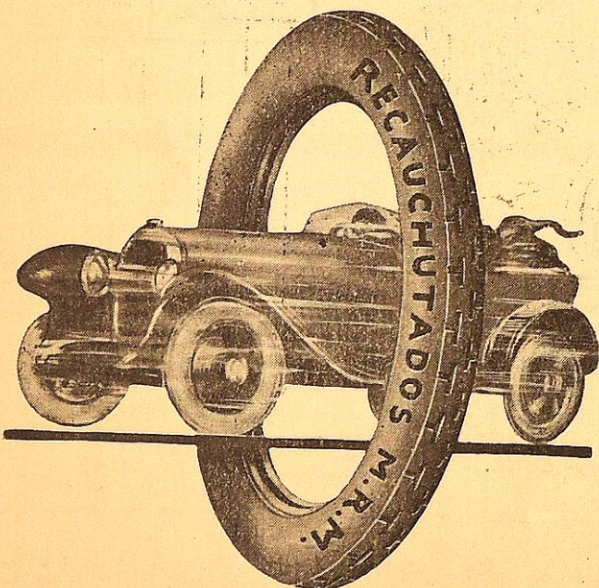
Carrocerías Alcaráz

CONSTRUCCION Y REPARACION

DE TODA CLASE DE CARRUAJES

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

SAN SEBASTIAN



RECAUCHUTADOS



Renovación de neumáticos

Unico sistema garantizado

Teléf. 30-22 :: P.º Ramón M.ª de Lill, 2

DE TODO VAPORES Y RESULTADOS

La reapertura del Autódromo de Brooklands.

La primera reunión en el autódromo de Brooklands se celebró días pasados organizada por el Junior Club. Solo fué para coches ligeros.

Los resultados fueron los siguientes:

Categoría 1.500 c. c.:

1, Brough (Austin), a 55,71 millas.

Categoría 1.500 c. c.:

(Handicap, dos vueltas.)

1, Nash (A. C.), a 67,12 millas.

Categoría 1.100 c. c.:

(Handicap, dos vueltas.)

1, Newman (Salmson), a 78,10 millas.

(Handicap, tres vueltas.)

Carrera de St-Leger.

Organizada por el Club Normand, tuvo lugar la prueba en cuesta Saint Leger, con estos resultados:

1.100 c. c.:

1, Wichnegrabeky (Salmson), en 1 m. 34 s.

1.500 c. c.:

1, Levy (E. H. P.), en 1 m., 41 s.

Dos litros:

1, Etancelin (Bugatti), en 1 m. y 19 s.

Tres litros:

1, Le Marchand (Talbot), en 3 m. y 38 s.

Coches 1.100 c. c.:

1, Brabant (O. M.), en 2 m. 9 s. 2/5.

1.500 c. c.:

1, Dosmoits (E. H. P.), en 1 m., 51 s. 4/5.

Dos litros:

1, Lagrue (Talbot), en 1 m. 54 s.

Gimnasio Casalonga

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

CULTURA FISICA -:- BOXEO

CENTRO DE LA GENTE SELECTA - LECCIONES PARTICULARES - MASAJES

Prueba de regularidad Burdeos-Pirineos-Burdeos

Organizada por el M. C. Bordelés, se ha celebrado recientemente esta gran prueba de regularidad, que ofreció la siguiente clasificación:

Coches 1.100 c. c.:

1, David, sobre Salmson.

2, Rongieras, sobre Amilcar.

Coches 1.500 c. c.:

1, Laval, con Salmson.

El Circuito de Aisne.

Se ha celebrado esta importante carrera, corrida por tercera vez, y organizada por el M. C. de Aisne.

El circuito consta de 21.134 kilómetros.

La clasificación de coches fué la siguiente:

Coches 1,500 litros:

(14 vueltas.)

1, Saget (Bugatti), en 3 h., 9 m., 4 s. 2/5

Coches 1,100 litros:

(13 vueltas.)

1, Chisset (Salmson), en 3 h., 5 m., 5 s., 2/5.

Coches 750 c. c.:

(13 vueltas.)

1, Costerouse (Sima Violet).

El gran premio de Inglaterra

El autódromo de Brooklands anunció que el Gran Premio de Inglaterra tendrá lugar el primer lunes de agosto, sobre 300 millas, con una desviación que presenta un viraje agudo. La prueba está reservada a los vehículos de 1.500 c. c.:

Fueron importados por las Aduanas de Irún y Sevilla y visada su documentación por la Delegación Comercial de la Asociación Nacional de Importadores, los siguientes automóviles:

Por Irún.—Marzo.

Fiat.....	143
Citroen.....	102
Peugeot.....	86
Renault.....	71
Austin.....	35
Berliet.....	12
Dion Bouton.....	11
Donnet Zedel.....	10
Salmson.....	8
Amilcar.....	7
Rolls.....	5
Unic.....	5
Gobron.....	4
Ansaldo.....	4
Panhard.....	3
Minerva.....	3
Saurer.....	3
Mathis.....	2
Benz.....	2
Mercedes.....	2
Chenard.....	2
Ballot.....	2
La Buire.....	2
Delage.....	1
Lancia.....	1
Metalúrgique.....	1
Cotthin.....	1
Bengamín.....	1
Hispano.....	1
Sigma Violet.....	1

Por Sevilla.—Marzo

Citroen.....	25
Studebaker.....	7
Fiat.....	7
Dogdhe.....	5
Essex.....	4
Paige.....	3
Buick.....	3
Hudson.....	2
Zedel.....	1

Los resultados del Gran Premio de Provenza

En la pista del autódromo de Miramas, tuvo lugar el día 28 de Marzo la prueba automovilista denominada «Gran Premio de Provenza».

Al medio día 16 corredores salieron al mismo tiempo, siendo la clasificación general la siguiente:

- 1.º Segrave (Talbot, 1 litro 500.) Media horaria 131 klms. 650; 1 h. 55 m. 03 s. 3/5.
 2.º Williams. (Bugatti, 2 litros) 1 h. 57 m. 7 segundos 1/5.
 3.º Moriceau (Talbot 1 litro 500) 1 h. 58 m. 04 s. 1/5.
 4.º Chiron (Bugatti, 2 litros) 1 h. 58 m. 47 s.
 5.º Foresti (Bugatti 2 litros) 2 h. 05 m. 21 s.
 6.º Rost (Georges Irat 3 litros) 2 h. 09 m. 41 s.

Clasificación por categorías

Categoría 3 litros.—1.º Rost (Georges Irat)
 Categoría 2 litros.—1.º Williams, 2.º Chiron, 3.º Foaesti (Los tres sobre Bugatti)
 Categoría 1 litro 500.—1.º Segrave, 2.º Moriceau (Los dos sobre Talbot.)

Las copas

Copa Hartford: Ganada por la Casa Talbot.
 Copa d'Aix: Ganada por la Casa Bugatti.

El Salón de París de 1926

Se ha publicado el reglamento del Salón de París, que se celebrará en el Grand Palais, en el

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

FÁBRICA: Pasajes - Ancho - Molinao

TELEFONO NUM. 11-116

DEPOSITO EN MADRID: Meléndez Valdés, 34

TELEFONO NUM. 8-94 J.

TELEGRAMAS
ELEFONEMAS **Mercadáiz**

mes de Octubre próximo. Dicho reglamento determina que el primer período del salón, del 7 al 17 de Octubre, se dedicará exclusivamente a la exhibición de automóviles, costando la entrada diez francos, y el segundo del 23 al 21 del citado mes, se denominará salón de pesos pesados, a cinco francos la entrada.

El reglamento señala una interesante novedad: la fijación de precios de venta queda autorizada, numeración que deban todos los constructores adoptar, pues ello proporciona facilidades al comprador de un automóvil.

La producción y circulación de automóviles en los Estados Unidos

El «Automovil Americano», la importante revista que se edita en Nueva York, publica, en el número correspondiente al mes de Abril, una interesante información sobre los aumentos que en la producción de automóviles está realizando aquel país.

Según dicha revista, por lo menos siete fábricas de automóviles han llegado o están próximas a llegar, a una producción diaria de 1.000 automóviles cada una. De éstas, cinco por lo menos alcanzarán una producción, por término medio, de 1.500 vehículos al día, y dos cuyo rendimiento diario pasará de 2.000.

Las Compañías cuya producción diaria pasa de 1.000 coches, son las siguientes: «Ford», «Dodge», «Hudson-Essex», «Buick», el grupo «Durant», «Star», «Flint», «Chevrolet» y «Overland». De estas Compañías, la «Ford», «Chevrolet», «Dodge», «Hudson-Essex» y «Overland» están produciendo más de 1.000 coches al día cada una. Basta decir que la «Ford» construye diariamente cerca de 7.000 automóviles de la popularísima marca.

Jamás en los anales de la industria se registra una producción tan formidable.

Estableciendo términos de comparación, y para que nuestros lectores puedan tener una idea de lo que este alarde industrial representa, basta decir que la Compañía «Ford» lanza al mercado en un solo día mayor número de automóviles del que actualmente circula en toda la provincia de Guipúzcoa.

En cuanto a la circulación actualmente existen en los Estados Unidos más de 21 millones de vehículos automóviles, distribuidos de la forma siguiente:

De turismo.....17.685.491
De pesos pesados.....2.545.769
De alquiler.....1.022.491

El aumento de coches en circulación en el año de 1925, por relación con el 1923, fué de 139 por 100.

Fórmula para determinar la potencia de un motor

Influye en la potencia de un motor, además del volumen de los cilindros, la relación de comprensión y el número de revoluciones del eje motor.

Suponiendo que el rendimiento del diagrama sea de 85 % y que el rendimiento mecánico sea de 80 %, la fórmula que aplicaremos será la siguiente:

$$\text{Caballos} = \frac{n \cdot v \cdot V \cdot Rt}{90.000}$$

n = número de cilindros.

v = revoluciones por minuto.

V = volumen de un cilindro en décimas de litro.

Rt = rendimiento término variable, según la comprensión, con arreglo a lo siguiente:

COMPRESIÓN	RENDIMIENTO
4.....	53,94
4,5.....	57,72
5.....	60,76
5,5.....	63,46
6.....	65,98

Nuevos y sensacionales «records»

Gartfield, detentando nuevamente el record de los 500 kilómetros; en 2 h. 48 m. 11 s. que representa una velocidad media de 178 klms. por hora, hizo conduciendo su «Renault» 40 C. V. la mejor vuelta de pista a la velocidad de 192 klms. 537 por hora.

**

Ortmans conduciendo su «Panhard», 7 cilindros ha batido los records de la hora, con 193 kilómetros 507 y el de las 100 millas, cubriéndolas en 48 m. 30 s, 50/100 (media horaria 199 klms. 069.)

La hazaña de Ortmans fué hecha en el autódromo de Montlhery.

**

También la pista de Miramas, fué escenario de otra hazaña sensacional, más por tratarse de una «voiturette».

Sin contar más que con la ayuda de contadísimos amigos. Mr. Bertrand, cuyo espíritu sportivo es admirable, no obstante haber tenido que detenerse durante una hora a causa de un fuerte temporal y durante dos horas para poder reparar las averías que sufrió a causa de un incendio que se le declaró durante uno de los aprovisionamientos, estableció conduciendo un Renault 6 C. V., el record de las 10.000 millas para todas las categorías.

Para cubrir esta distancia empleó desde el momento de su salida 203 horas y 22 minutos, lo que representa 79 kilómetros 154 de media horaria, marca que hubiera sido mejorada sin los antedichos contratiempos.

Durante los seis primeros días la velocidad media fué de 81 klms. 120.

Algunas vueltas fueron hechas a 95 klms. por hora y en la hora 144 cubrió nada menos que 93 klms. 832,

Admirable hazaña sin precedentes que dice mucho en pro de la gran marca «Renault»

El Club de «100 a la hora»

Este Club cuenta en la actualidad, entre sus 52 miembros con una dama.

El mes pasado en la pista de Monza, la condesa de Simonetti de Bergame, en presencia del Coronel De Ambrosi, director general de la S. I. A. S. y del cronometrador oficial Marley, recorrió en una hora 108 kilómetros, cumpliendo así la condición precisa para la admisión en el Club.

La Copa «Feria» de Milán

Esta prueba de consumo y velocidad, se corrió el día 5 de Abril, haciéndose la carrera por equipos, obteniendo un gran éxito.

Dos equipos terminaron la carrera.

1.º Equipo «Fiat 509 con Pastore, Llanenli y Moelli (que alcanzó 3.42 de puntuación).

2.º Equipo Citroen, con Sandonnino, Balbucci y De Giovannini (puntos 3.37.)

Los Fiat 509 (1.000 c. m. c.) tenían derecho a una provisión de gasolina de 18 litros. Pastore el leader de los «Fiat» rodó con este aprovisionamiento durante 2 h. 2 m. 53 s. a una velocidad media de 102 klm. 371 por hora.

En los «Citroen» (855 cmc.), que tenían derecho a 9 litros de esencia, el primero Sandonnino, rodó durante 1 h. 37 m. 35 s. a la velocidad media de 86 klm. 758 por hora, lo que es realmente meritorio.

Bianchi Anderloni, sobre «Peugeot» con 9 litros de gasolina, hizo el mayor kilometraje de la jornada: 190 klms. a la velocidad media de 79 klms 568. Pero su equipo no fué clasificado, porque uno de los 3 coches de la marca no terminó la prueba por haber sufrido una avería en el engrasador.

Garages recomendados

Garage Internacional

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

GARAGE HISPANO SUIZA

Marina, 6

Garage Bengoechea

AUTOMÓVILES DE ALQUILER

TALLERES: Peña y Goñi OFICINAS: Plaza Alameda, 4

Teléfonos 3-91 y 1-05

Garage Moderno

SERVICIO PERMANENTE

Calle Iparraguirre Teléfono 7-54

Garage Panhard



Miracruz, 26

Garage Cantábrico



Calle San Francisco

Garage Continental



Marina, 4

Garage Garnier



Calle Iparraguirre Teléfono 3-98

Hoteles y Restaurantes recomendados

Gran Hotel Ezcurra

Santa Catalina, 1 ♦ Teléfono 1-44

Gran Hotel Central

Antiguo Parador Real

Calle Mayor, 5 ♦ Teléfono 14-43