

AÑO II

San Sebastián, 31 de Marzo de 1926

NÚM. XVI

Figuras del Automovilismo Español

El Duque de Alba de Tormes

Hoy honramos las páginas de este Boletín Oficial del Automóvil Club de Guipúzcoa, con la fotografía y estas líneas que dedicamos al ilustre prócer que hoy ocupa la Presidencia del Real Automóvil Club de España.

El Excmo. Sr. D. Jacobo Stuart Fitz James, Duque de Alba de Tormes y Duque de Berwick, Grande de España, es una de las figuras más salientes del automovilismo español y popularísimo en todas las clases sociales, pues no obstante su rancio abolengo, siempre se distinguió por su alto espíritu democrático.

Hombre dotado de una extraordinaria cultura y de inteligencia aguda y poco común, es también un gran patriota y llevado de su gran amor por nuestra gloriosa España, propulsó siempre con entusiasmo el Turismo, trabajando con gran afán en cuantos países recorrió, porque nuestra Nación fuera conocida y al ser conocida respetada.



EXCMO. SR. DUQUE DE ALBA

Presidente del Real Automóvil Club de España

Ese mismo espíritu hizo también del Duque de Alba, protector incondicional de las Bellas Artes, que tan preclaros artistas han creado en nuestra Patria.

Dentro del automovilismo al que dedica buena parte de sus desvelos, el insigne Duque de Alba, se ocupa de cuanto afecta a las carreteras en España; siendo uno de los que más ha contribuido a su mejoramiento, pudiendo ofrecer hoy en día nuestra Nación a cuantos vienen a visitarla una buena red de carreteras bien cuidadas y acondicionadas. Es también el creador de los circuitos nacionales de Turismo.

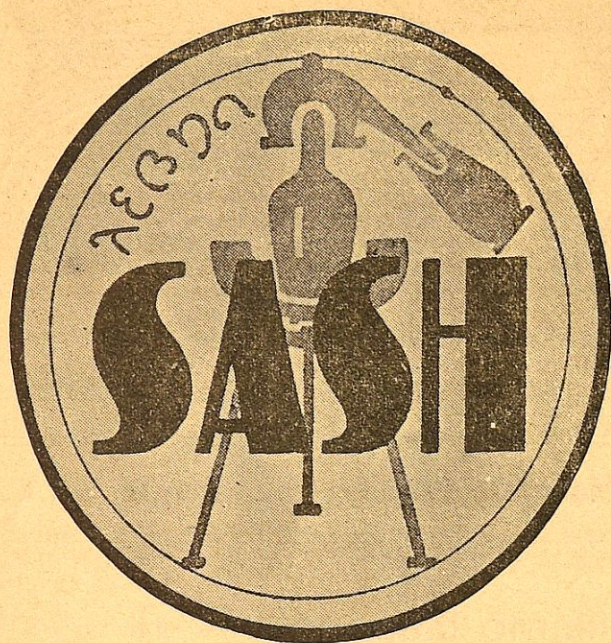
Por lo que afecta a nuestra Ciudad, Donostia, debe profunda gratitud al Duque de Alba. Puso toda su gran influencia en pro

de que el magnífico circuito de Lasarte fuera teatro del sensacional acontecimiento automovilístico Gran Premio de Europa.

San Sebastián que nunca fué ingrato, de seguro que sabrá demostrar al Duque de Alba su profundo reconocimiento.

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

AUTOMOVILES.....

Panhard &  Levassor

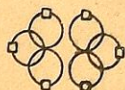
TURISMO 10 - 12 - 16 - 20 y 35 HP.
CAMIONES de 500, 1.500, 2.500 y 4.000 Kg.
CHASIS INDUSTRIAL 16 HP. - 4.000 Kgs.
Especial para transportes rápidos

Representante para Guipúzcoa:

Alberto Abrísqueta (S. en C.)

Garage, Talleres y Almacenes:

MIRACRUZ, 26

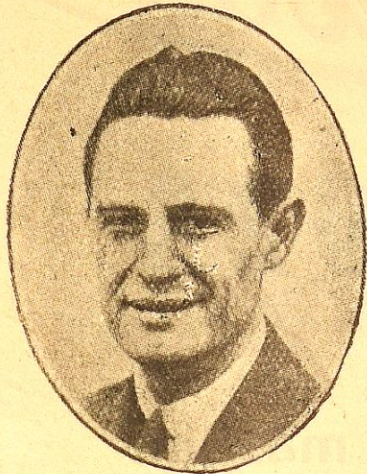


TELÉFONO 6-82

SAN SEBASTIAN



IV CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN



RIGAL (Peugeot)

La Gran Semana Automovilista, ha de reportar grandes beneficios al Comercio y a la Industria de San Sebastián

Los turistas y radioescuchas tendrán motivos para entretener su afición gracias a la iniciativa de la Comisión organizadora.—Mejoras en el Circuito

TRES años han sido suficientes para que el Circuito de Lasarte haya adquirido renombre mundial y figure entre los acontecimientos deportivos de fama universal. Ello se debe sin duda de ningún género a la capacidad organizadora de los donostiarras, al esmero con que la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa cuida las carreteras, a las inmejorables condiciones que reúne el circuito, a la excelente organización de los servicios tanto sanitarios como de aprovisionamiento, custodia, comunicaciones etcétera etcétera y sobre todo de las Directivas del Real Automóvil Club de Guipúzcoa al que por sus merecimientos le ha cabido el honor de organizar el Gran Premio de Europa, la prueba automovilista de mayor importancia de cuantas se celebran en el viejo continente y cuya organización para este año fué disputada por varias poblaciones extranjeras y aún nacionales.

A fin de que esta importante prueba alcance el mayor éxito el Comité deportivo del R. A. C. ha introducido grandes mejoras en el circuito, en la carretera y en los servicios. Ha quedado ya abierto a la circulación el ramal que evitará el paso por Hernani y están terminados todos los ensanches y ahora se están realizando con toda celeridad el alquitranado y clorurado.....

El vallado de la carretera—esta es otra de las mejoras que se han introducido—asegura al público de posibles y desgraciados accidentes. Además—y esta es otra mejora cuyo acierto nada puede negar—, se colocarán nueve pasarelas que comuniquen ambos lados de la carretera.

Estas pasarelas serán instaladas: una en Oria, otra en Andoain, dos en Urnieta, una en el alto del Cementerio de Hernani, otra en el centro de la variante de Hernani y otras—una en cada punto—, en Oriamendi, Irubide y Lasarte.

A nadie puede ocultarse la importancia de esta mejora ya que el establecimiento de las pasarelas permite al público atravesar la carretera durante la celebración de las pruebas sin ninguna exposición.

Las tribunas este año tendrán mayores dimensiones pues serán de 200 metros de longitud por 15 de fondo y nueve de altura.

Como la afluencia de público al Circuito ha de ser extraordinaria y resultarán insuficientes los de los años anteriores, este año serán ampliados considerablemente los servicios de restaurant y bar.

La afluencia de Automóviles que han de venir a San Sebastián con motivo del Gran Premio de Europa ha de ser tan enorme que los organizadores de la prueba estiman que será insuficiente el garaje que ha de habilitarse y cuya capacidad será para diez mil coches.

Solo este hecho da idea de la importancia extraordinaria que este año ha de revestir el Circuito de Lasarte.

Los organizadores de las pruebas, además de cuidarse de que estas alcancen la brillantez que su importancia requiere, se ocupan de los intereses de la Ciudad y con el fin de retener el mayor tiempo posible a los forasteros que lleguen a San Sebastián para presenciar las carreras, han tenido el acierto de fijar las fechas de 18, 22 y 25 de Julio—el 18 y el 25 son domingos—, para la celebración de aquellas. Actualmente se preocupan de la organización de festejos para la atracción de forasteros, y en sus proyectos entran la celebración de corridas de toros, concursos de «golf» etc. etc., con lo que el comercio ha de beneficiarse. Y a fin de que el beneficio para los intereses donostiarras sea mayor gestionan la concesión de un pase especial de Aduanas.

El mayor atractivo para los extranjeros que nos visiten será sin duda alguna el festejo popular de sabor típico. Al extranjero le entusiasma el baile español, el mantón de Manila, los farolillos, la música castizamente española etc. etc. y por ello se ha pensado en organizar una gran verbena con motivo de la clausura del Circuito que tendrá lugar el día 25 de Julio. Este día se corre la prueba de turismo que comenzará a las once de la mañana para terminar a once de la noche. Se desea que la verbena se verifique a la terminación de la citada prueba.

Para esta fiesta, aunque el «jazz-band» no sea muy apropiado para una fiesta española, se contratará uno de los mejores.

El progreso en todos sus distintos y admirables descubrimientos va a verse aplicado y en perfecta compenetración en el próximo circuito automovilista donostiarra. El aficionado que este año acuda a Oriamendi, Urbaneta, Recalde, Bazcardo, etc, podrá enterarse de cuantas incidencias sucedan en la carrera. Para ello les bastará con proveerse de un pequeño aparato de galena que instalado con toda sencillez en cualquier punto les permitirá estar al tanto de todo pues por medio de un micrófono y un altavoz colocados se transmitirán las noticias que se vayan recibiendo de las carreras.

El público de tribunas estará también al corriente porque el teléfono que allí se coloque dará cuenta de cuantas noticias se transmitan por los teléfonos que serán instalados en diversos puntos del Circuito.

Como se ve, los organizadores no olvidan detalle alguno y se esfuerzan porque las pruebas reúnan todos los atractivos posibles en beneficio de los intereses donostiarras y de cuantas personas presencien las carreras desde cualquier punto del Circuito.

Ni que decir tiene que la organización de todos estos servicios especiales y de los relacionados con las carreras en si ha de llamar poderosamente la atención de propios y extraños. Lo que ha de servir de motivo que habrá de dar renombre mundial a la Ciudad de San Sebastián.



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

Agente para Guipúzcoa: VICENTE AMEZTOY

GARAGE CANTABRICO

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

====| **SAN SEBASTIÁN** |====

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

18 de Julio de 1926

Inscripciones oficiales hasta la fecha:

2.000 centímetros cúbicos:

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

4.000 centímetros cúbicos:

SUNBEAM I.

1.100 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.

DERECHOS DE INSCRIPCION: 1.000 pesetas por coche.

De la cantidad abonada por los Concursantes como derechos de inscripción, se devolverán a estos 500 pesetas por cada coche que haya efectuado el recorrido total y a los que lo hubiesen efectuado parcialmente, la parte correspondiente de dicha cantidad en relación con el número de vueltas completas que hubiesen efectuado.

El resto de la cantidad abonada por los Concursantes pasará definitivamente a los fondos de organización.

Las inscripciones se reciben en el R. A. C. E. (Alcalá, 69 - Madrid) o en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo - San Sebastián) hasta las 18 horas del 15 de Mayo de 1926 a derechos sencillos y hasta la misma hora del 1.º de Junio de 1926 a derechos dobles.

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

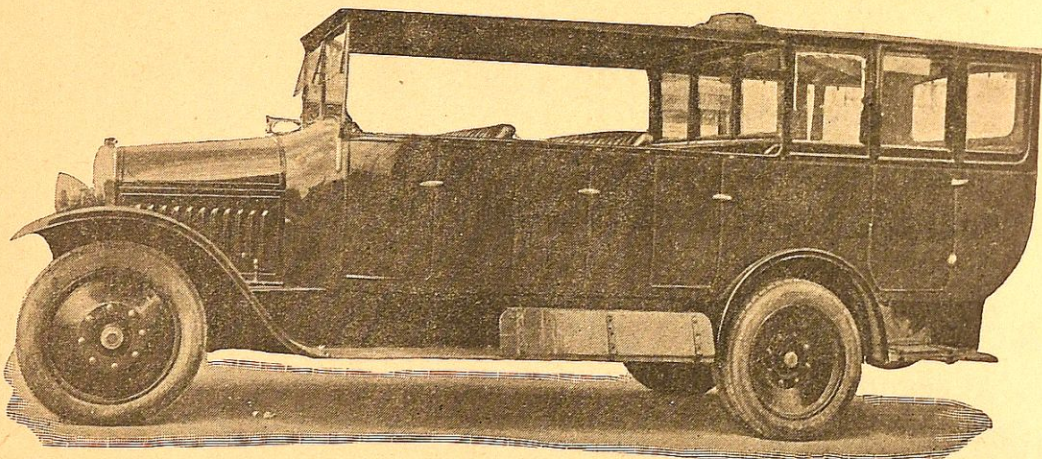
-- -- -- -- con neumáticos -- -- -- --

-- 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

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

IV Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

22 de Julio de 1926

Inscripciones oficiales hasta la fecha:

2.000 centímetros cúbicos:

BALLOT I.
BALLOT II.
BUGATTI I.

1.500 centímetros cúbicos:

JEAN GRAF I.

1.100 centímetros cúbicos:

JEAN GRAF II.
JEAN GRAF III.

750 centímetros cúbicos:

JEAN GRAF IV.

X.—SABIPA.

X.—CRISTIAN.

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 cuarto1.000 »

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

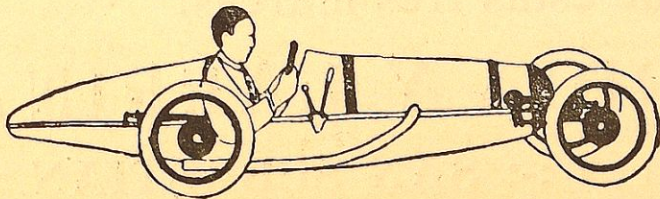
TROFEO DE LA DIPUTACION DE GUIPUZCOA.—Se adjudicará con arreglo a una fórmula especial.

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

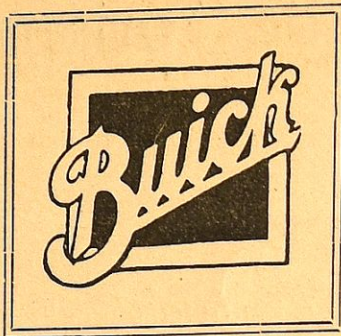
CATEGORIAS: 1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 5.000 y más de 5.000 cm.³ o sean con arreglo al Reglamento Internacional las categorías: G, F, E, D, C. y B respectivamente.

DERECHOS DE INSCRIPCION: 250 pesetas por coche.

Las inscripciones se reciben en el R. A. C. E. (Alcalá, 69 - Madrid) o en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo - San Sebastián) hasta las 10 horas del 15 de Mayo de 1926 a derechos sencillos y hasta la misma hora del 1.º de Junio de 1926 a derechos dobles.



Cuando se construyan
mejores automóviles,



los fabricará

Antes de comprar un automóvil,
visítad los últimos modelos 1925

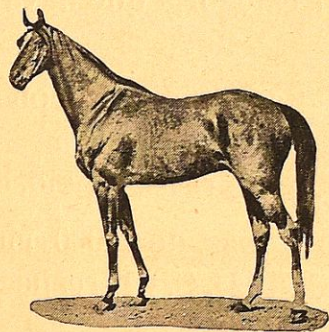
El Ultimo Producto de la General Motors



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

IV GRAN PREMIO DE EUROPA

25 de Julio de 1926

Inscripciones oficiales:

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..

PREMIOS: 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 »

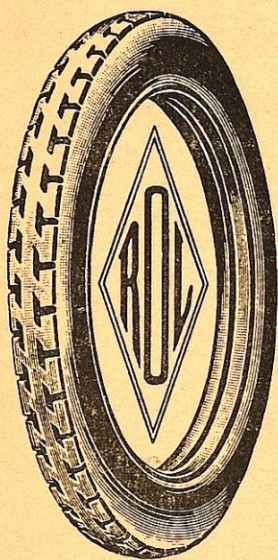
1.000 pesetas al conductor clasificado que dé la vuelta más rápida.

500 pesetas a cada conductor que tome la salida.

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)

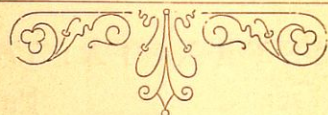
Barrio de Gros

TELEFONO 14-29

SAN SEBASTIÁN

Editorial Arrieta

SAN SEBASTIAN



PAPELERIA

— Y —

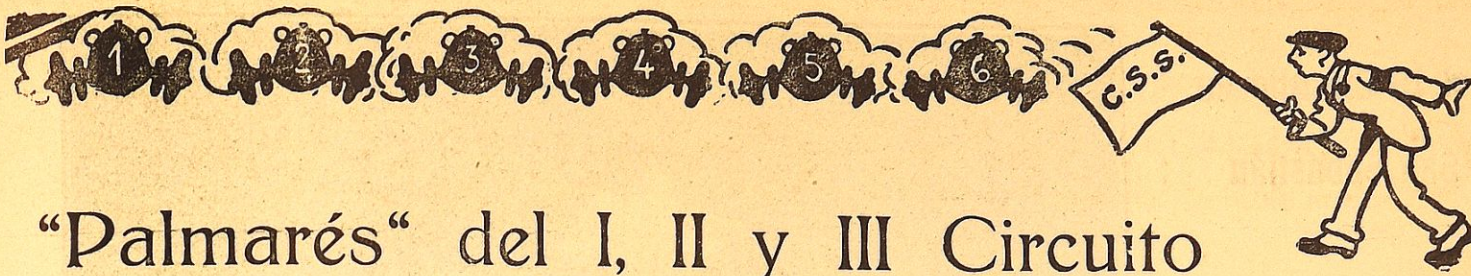
OBJETOS DE ESCRITORIO

o o o

— Gran surtido en —

Plumas Estilográficas

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD



“Palmarés” del I, II y III Circuito

1923

Gran Carrera de Motocicletas

Clasificación general:

- 1.º Eduardo Landa, 450 km. en 3 h. 59 m. 16 segundos (velocidad media 90 km.)
- 2.º Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s. -2/10
- 3.º Cremot (Pean), en 4 h. 33 m. 32 s. -2/10 (Primero en su categoría.)

La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubriendo los 17 km. 750 mts. en 10 m. 20 segundos.

Premio de Sidecars

- 1.º Vicente Naurer, 270 kms. en 2 h. 53 m. 57 s. -2/10 (media 73 km. 800.)
 - 2.º Villar, en 3 h. 50 m. 45 s. -6/10
 - 3.º P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 s. -2/10
- Vuelta más rápida: Vicente Naurer 12 m. 25 s.

Gran Premio de Turismo

Primera categoría:

- 1.º Satrústegui (Bugatti), 106 km. 500 mts. en 1 h. 14 m. (media 86 km. 667 por h.)
- 2.º Espée (Bugatti), en 1 h. 16 m. 4 s.
- 3.º Pruner (Citroen), en 1 h. 29 m. 35 s.

Segunda categoría:

- 1.º Martín (Bignan), 117 km. 500 mts. en 1 h. 57 m. 34 s. (media 91 km. 358)
- 2.º Belven (Delage), en 1 h. 58 m. 6 s.

Tercera Categoría:

No se clasificó ningún corredor.

Cuarta Categoría:

- 1.º Dubonnet (Hispano-Suiza) 443 km. 750 m. en 4 h. 52 m. 52 s. (media, 91 km. 650.)
- 2.º Garnier (Hispano-Suiza) en 4 h. 59 m. 2 s.
- 3.º Boyriven (Hispano-Suiza) en 5 h. 13 m. 25 segundos.

La vuelta más rápida Dubonnet en 9 m. 26 s. (media, 113 km. 310).

Prueba de Autociclos

Categoría 1.100 c. c.:

- 1.º Bueno (Salmson), 461 km. 500 mts. en 5 h. 39 m. 14 s. 6/10. (media 82 km.)
- 2.º Benoist (Salmson) en 5. 30. 15.
- 3.º Mauve (Mauve), en 6 h. 10 m. 43 s. 8/10. Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar.

Categoría 750 c. c.:

- 1.º Palazón (Senechal), en 6 h. 50 m. (media, 76 km. 350).
- 2.º Sierra (B. N. C.), en 6 h. 20 m. 26 s. Sólo dió 23 vueltas al Circuito.

Gran Premio de San Sebastián

- 1.º Guyot (Rolland Pilain), 443 km. 750 mts. en 4 h. 45 m. 57 s. (media 93 km. 773).
- 2.º Delalande (Rolland Pilain), en 5 h. 19 m. 12 s.
- 3.º Hamovichi (Ballot) en 5 h. 37 m. 16 s.

La vuelta más rápida Guyot en 10 m. 9 s. media de 105 km. 300.

Gran Premio de Voitures

- 1.º Barón de L' Epée (Bugatti), 587 km. 895 m. en 6 h. 54 m. 22 s. (media de 85 km. 58).
- 2.º De Vizcaya (Elizalde), en 7 h. 25 m. 46 s.
- 3.º Satrústegui (Elizalde), en 7. h. 25 m. 46 s. 1/10.

La vuelta más rápida, Benoist (Salmson), con 11 m. 5 s. (Media de 96 km. 297)

1924

Gran Premio de Motocicletas

Categoría A:

- 1.º Marc (Alcyon), 266 km. 250 m. en 3 h. 4 m. 24 s. 2/10 (Media de 87 km. 20).
 - 2.º Jolly (Alcyon), en 3 h. 13 m. 5 s. 6/10.
 - 3.º Canto (Velocette), en 3 h. 43 m. 17 s.
- La vuelta más rápida Marc, en 11 m. 17 s. 8/10.

Categoría B:

- 1.º Matees (Douglas), 355 km. en 4 h. 14 m. 32 s. 8/10 (Media de 84 km. 55).
- 2.º Anstice (Douglas), en 4 h. 41 m. 27 s. 2/10.
- 3.º Whalley (Douglas), en 4 h. 44 m. 51 s.

La vuelta más rápida Whalley, en 11 h. 4 m. 2/10.

Categoría C:

- 1.º Fuentes (Harley), 443 km. 750 m. en 5 h. 53 m. 34 s. 6/10 (Media 75 km. 629).
- 2.º Arteche (Harley), en 5 h. 53 m. 44 s.

La vuelta más rápida Fuentes, en 11 h. 31 m. 2/10.

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

Primera categoría:

- 1.º Leblanc (Salmson), 177 km. 750 m. en 2 h. 8 m. 55 s. 4/10. (Media 82 km. 600).
- 2.º Rigal (Aries), en 2 h. 9 m. 33 s. 4/10.
- 3.º Bloch (Amilcar) en 2 h. 19 m. 21 s. 8/10.

Segunda categoría:

- 1.º Sailer (Mercedes), 213 km. en 2 h. 38 m. 27 s. 8/10 (Media 80 km. 650).
- 2.º Peris (Aurea), en 2 h. 43 m. 51 s. 6/10.

Tercera Categoría:

- 1.º Matthis (Bignan), 319 km. 300 m. en 3 h. 41 m. 17 s. 2/10 (Media 86 km. 631).
- 2.º Springuel (Bignan), en 3 h. 51 m. 48 s.
- 3.º Maseratti (Diatto), en 4 h. 37 m. 15 s.

Cuarta categoría:

- 1.º Laly (Aries), 355 km. en 4 h. 13 m. 9 s. 2/10 (Media, 84 km. 130).

Quinta categoría:

- 1.º Courcelles (Lorraine-Dietrich), 408 km. 250 m. en 4 h. 43 m. 19 s. (Media 86 km. 460).
- 2.º Brisson (Lorraine-Dietrich), en 5 h. 51 m. 4/10.

Sexta categoría:

- 1.º Gartner (Mercedes), 443 km. 750 m.

Clasificación general:

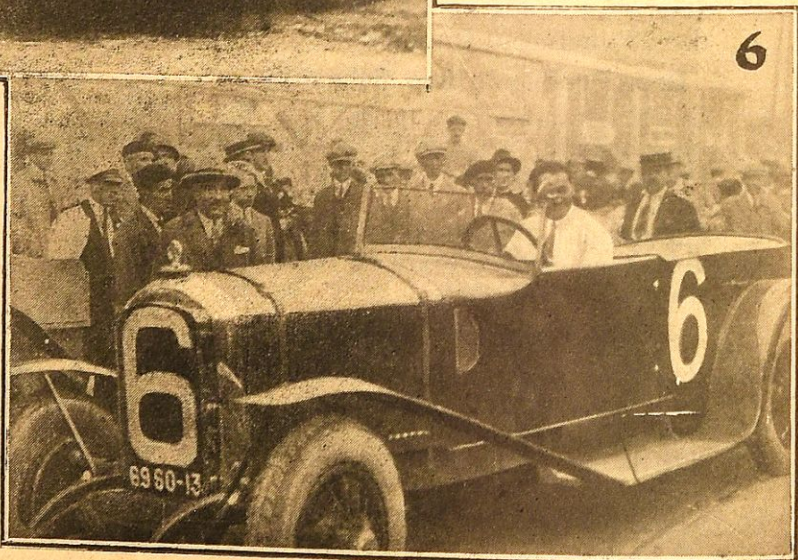
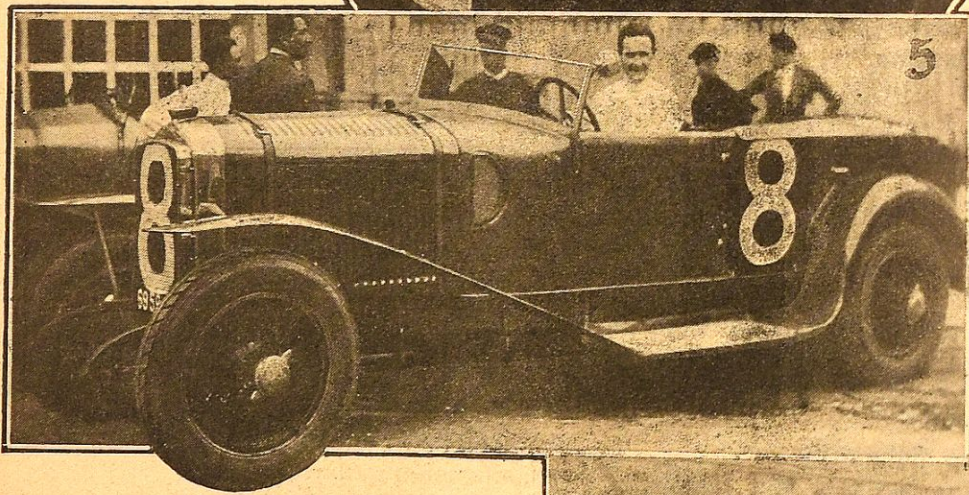
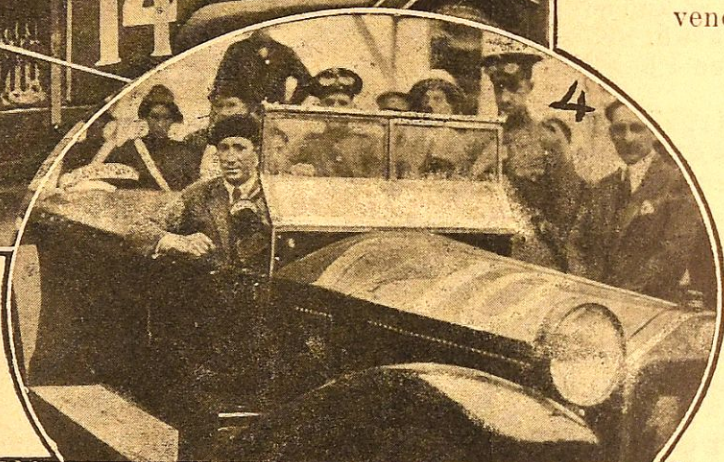
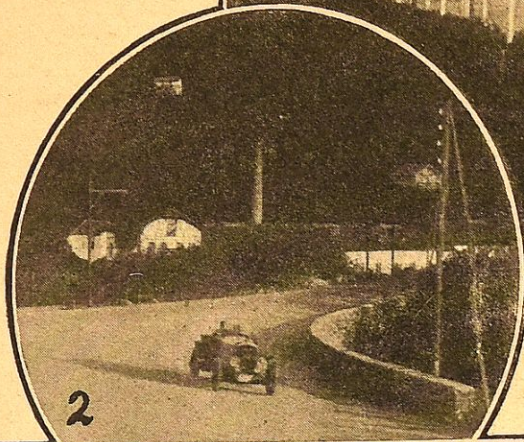
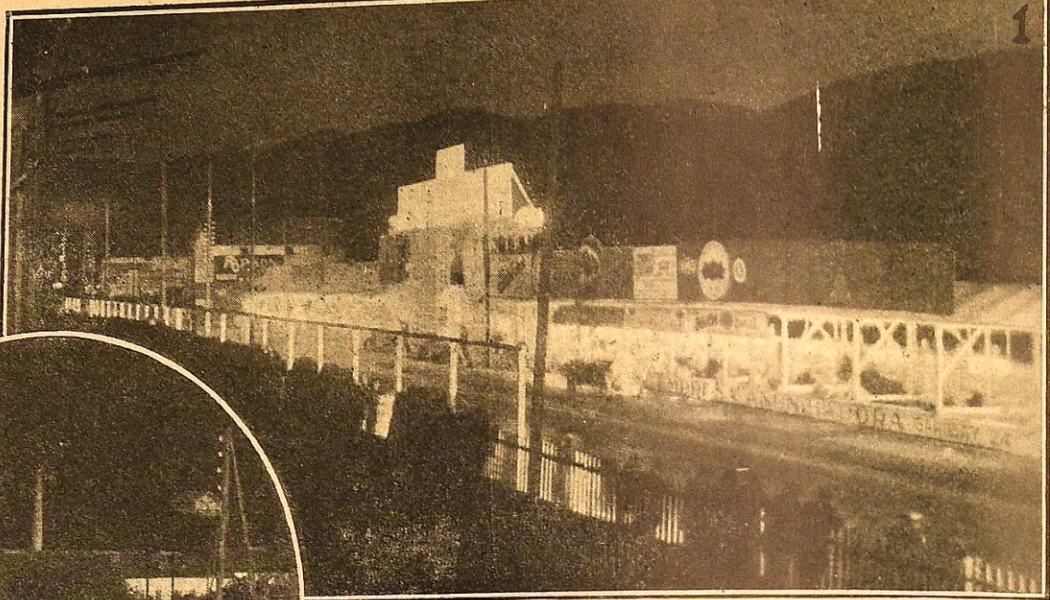
- 1.º Leblanc (Salmson).
- 2.º Matthis (Bignan).

Gran Premio de San Sebastián

- 1.º Segrave (Sunbeam), 621 km. 250 m. (35 vueltas), en 6 h. 1 m. 19 s. 6/10 (Media 103 km. 190 m. por hora).
- 2.º Constantini (Bugatti), en 6 h. 2 m. 44 s. 4/10
- 3.º Morel (Delage), en 6 h. 3 m. 49 s.
- 4.º Divo (Delage), en 6 h. 11 m. 10 s. 8/10.
- 5.º De Vizcaya (Bugatti), en 6 h. 29 m. 9 s. 4/10
- 6.º Chassagne (Bugatti), en 6 h. 46 m. 29 s. 8/10

La vuelta más rápida Constantini (Bugatti) en 9 h. 15 m. 2/5.

Del III Circuito de
San Sebastián



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»

NOTAS GRAFICAS
del
Gran Premio de Turismo de 1925

1925

El II Gran Premio de Autociclos

Treinta vueltas: 531 kilómetros.

Categoría 1.100 c. c.:

- 1.º Casse (Salmson), en 5 h. 36 m. 10 s. (Media 94 km. 82).
- 2.º Uribesalgo (Hisparco), en 6 h. 5 m. 39 s. 2/10.
- 3.º Marandet (S. A. R. A.), en 6 h. 6 m. 57 s. 2/10.
- 4.º Fuentes (Hisparco), en 6 h. 51 m. 53 s. 2/10.
- 5.º Arteche (A. S.) en 7 h. 22 m. 47 s. 4/10.

Categoría 750 c. c.:

- 1.º Zubiaga (Austin), en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10. Media, 91 km. 789).

Vuelta más rápida en la categoría B. Casse en 10 h. 2 m. (Media de 105 km. 847).

Vuelta más rápida de la categoría A: Zubiaga en 11 h. 10 m. (Media 85 km. 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.

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, 20.170; Uribesalgo, 21.939'2; Marandet, 22.017'4.

Los restantes quedan eliminados por no reunir dicha condición.

Regularidad: 1. Marandet, 16 m. 18 s.; 2 Uribesalgo, 21' 53" 9/10; 3 Casse, 24' 21" 7/10.

La copa Packard es adjudicada por lo tanto a Marandet, sobre coche S. A. R. A.

Tercer Gran Premio de Guipúzcoa

Turismo: Doce horas.

Categoría C:

- 1.º Rigal Peugeot, 1.144 km. 732 m. (Media 95 km. 394 por hora)
- 2.º Nicolás-Diels (Excelsior), 1.113 km. 181 m. (Media 92 km. 765 por hora).

Categoría E:

- 1.º De Buck-Decrose (Ballot), 1.180 km. 504 m. (Media 93 km. 375).
- 2.º Foresti Balestiero (O. M.), 1.097 km. 813 m. (Media 91 km. 484).
- 3.º Minoia Morande (O. M.), 1.066 km. 592 m. (Media 88 km. 872).

Categoría F:

- 1.º Sabipa (Bugatti), 1.051 km. 722 m. (Media 87 km. 643).

Copa de S. M. la Reina

De Buck-Decrose, 1,180 km. 504.

Trofeo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa

De Buck-Decrose, 15.789.

- 2.º Sabipa, 8,038.
- 3.º Boillot-Rigal, 6. 175.

El III Gran Premio de San Sebastián

Cuarenta vueltas: 708 kilómetros.

- 1.º Divo (Delage), en 5 h. 45 m. 1 s. 6/10 (Media 123 km. 249).
- 2.º Benoist (Delage) en 5 h. 55 m. 43 s.
- 3.º Thomas (Delage), en 5 h. 56 m. 26 s. 2/10
- 4.º P. de Vizcaya (Bugatti) en 6 h. 1 m. 5 s.
- 5.º F. de Vizcaya (Bugatti), 6 h. 18 m. 39 s. 4/10.
- 6.º Goux (Bugatti).
- 7.º Lehoux (Bugatti).

Record de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 s. 6/10, a 133 km. 584,

PALMARÉS DEL GRAN PREMIO DE EUROPA

En el autódromo de Monza (Italia)

9 de Septiembre de 1923.

- 1.º Salamano, sobre «Fiat».
- 2.º Nazzaro, sobre «Fiat».

En el Circuito de Lyon (Francia)

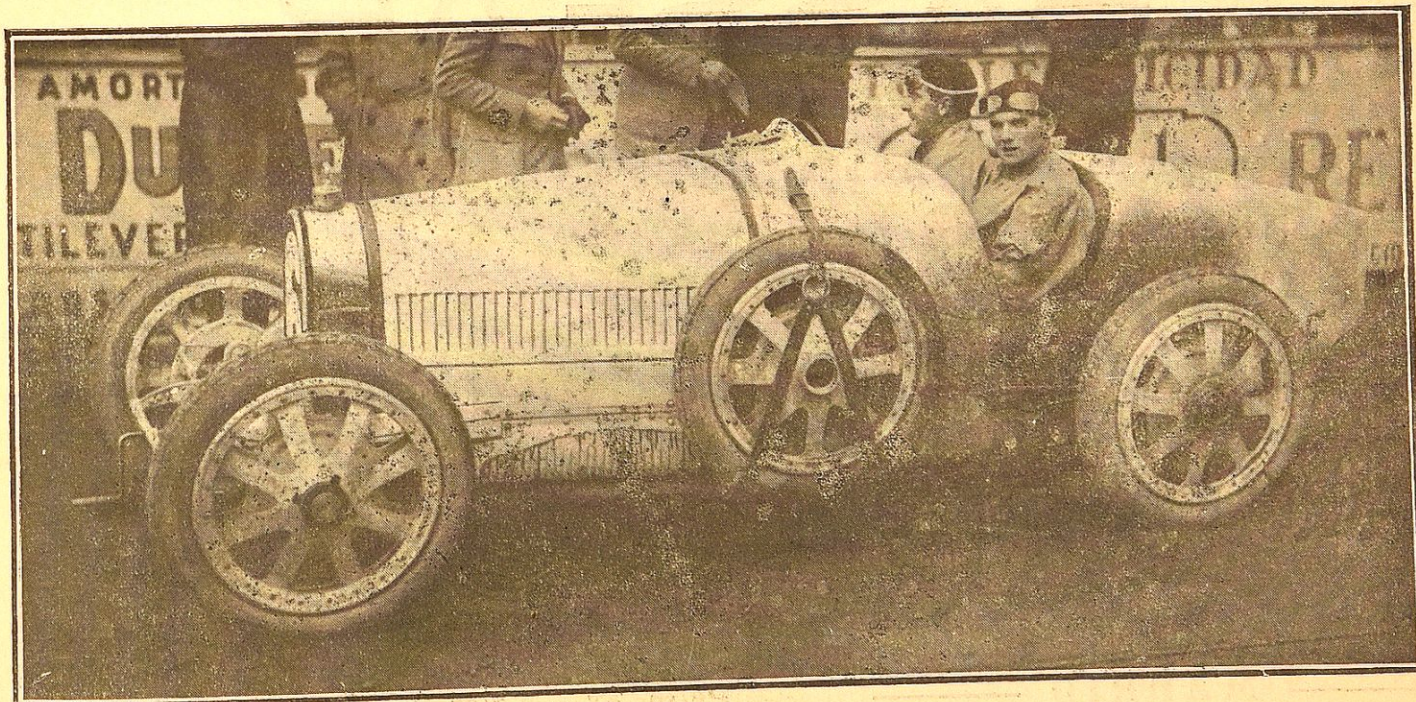
3 Agosto 1924.

- 1.º Campari, sobre «Alfa-Romeo».
- 2.º Divo sobre «Delage».

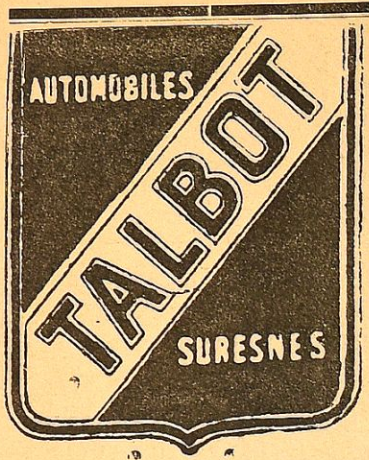
En el Circuito de Spa (Bélgica)

28 Junio 1925.

- 1.º Ascari, sobre «Alfa-Romeo».
- 2.º Campari, sobre «Alfa-Romeo».



Pedro de Vizcaya, con su "Bugatti"



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

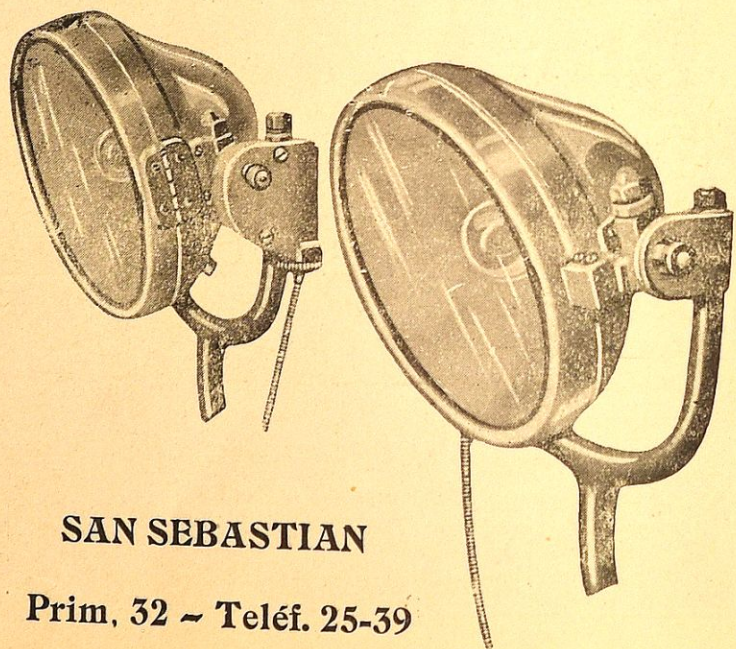
AGENTES: GARNIER AUTOMOVIL, S. L.

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.

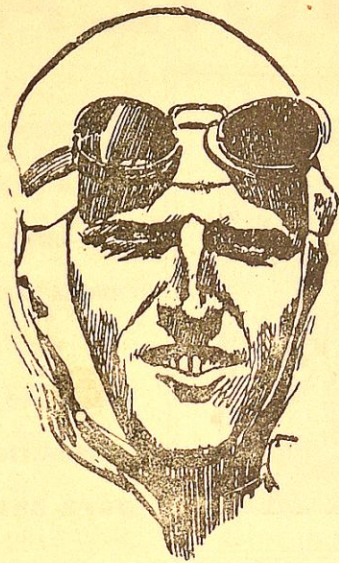
MADRID

SAN SEBASTIAN

Prim. 52 ~ Teléf. 25-39

LAS EMOCIONES DE LA VELOCIDAD

Por el mayor H. O. D. «Segrave»



SEGRAVE

La historia del corredor que al atravesar un pueblecillo dijo a su compañera de viaje: «¡Qué bonita aldea «es» esta!» y que recibió la respuesta de: «Sí, en verdad que «era» bonita!», será divertida, pero no se ajusta a la realidad. Si verdaderamente marchaban a velocidad, no hubieran podido darse cuenta de si la aldea era o no bonita.

A velocidades en que se emborronan los objetos colocados al uno y al otro lado del conductor, las tácticas para conducir han de variar necesariamente. Se hace indispensable, para guardar la dirección de la marcha, guiarse por objetos colocados delante, y, desde luego, a una distancia que exceda de 500 metros.

Por ejemplo, para los intentos que estoy efectuando para batir los records del mundo en distancias cortas, sobre las playas de Southport, he escogido cuatro puntos para guardar la dirección: tres casas que se destacan sobre las dunas arenosas y un semáforo colocado a larga distancia.

En cada caso, el objeto-guía está colocado a varias millas al frente. Cuando la primera casa se aproxima demasiado, haciéndose borrosa—a grandes velocidades los objetos se van aproximando, no parece que es uno quien va hacia ellos—inmediatamente me guío por la siguiente casa, y así sucesivamente.

De esta manera se hace posible conservar una dirección bastante recta.

En carretera, en donde uno adquiere una impresión mucho mayor de la velocidad, no es siempre posible escoger puntos de mira suficientemente alejados, pero

siempre se encuentran puntos de referencia que son de gran utilidad.

Una de las razones de por qué practicamos todo lo posible sobre los recorridos de carretera elegidos para las grandes carreteras del Continente, es, precisamente, para conocer de memoria todos los puntos de mira útiles de tener en cuenta en cada recorrido. Una verja, por ejemplo, situada en un viraje, puede ser un buen indicador. Puede no verse el viraje, pero si se conoce bien el recorrido, tan pronto como aparezca la verja pensará uno en los frenos. En otras palabras, la verja para uno representa el viraje.

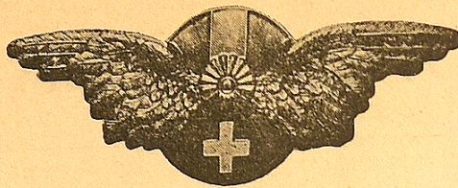
La mejor impresión de velocidad se consigue corriendo de noche en carretera. A la carrera en carretera sigue, en sensación, la carrera sobre pista. Comparada con cualquiera de estas dos, la velocidad sobre grandes extensiones de arena se hace mucho más sensible. La velocidad en aeroplano a grandes altitudes es tranquila y serena comparada con la sensación de delirio de la velocidad que se experimenta sobre la carretera. Únicamente al aproximarse a tierra es cuando se consigue la verdadera sensación de velocidad en el aire.

Después de marchar a grandes velocidades es necesario tener un cuidado extremo al guiar un coche de turismo. Los motoristas saben que después de un recorrido a unas 45 millas por hora en carretera abierta, 20 o 15 millas por hora parecen simplemente una marcha lenta. Después de 140 millas a la hora, 60 millas por hora (96 kilómetros) parece no moverse.

Bajo el punto de vista espectacular, no cabe duda que lo que proporciona mayor emoción es ver a un corredor tomando un viraje agudo. Pero desde el punto de vista del conductor, los virajes agudos no son de emoción, sino de molestia. Requiere juicio certero para tomar el viraje limpiamente; pero lo único que proporciona, es detenerle a uno. En general, las peores curvas no son precisamente las más peligrosas.

El tomar un viraje ligero o una serie de éstos a toda marcha, es mucho más emocionante. En cada curva el coche colea de una manera peligrosa. Son los codos de carretera poco pronunciados los que generalmente ocasionan los accidentes en las carreras sobre carreteras.

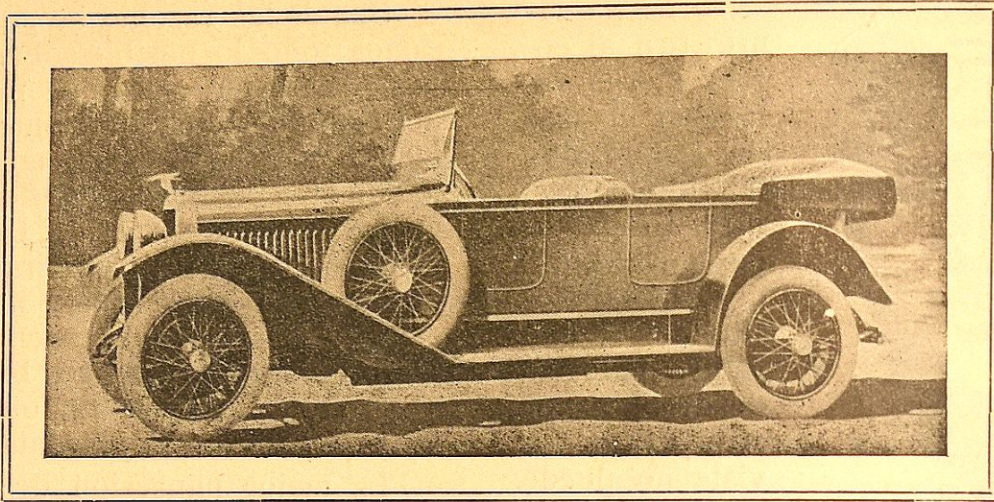
GARAGE Y TALLERES
San Bartolomé y Marina, 12
TELEFONO 10-54



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

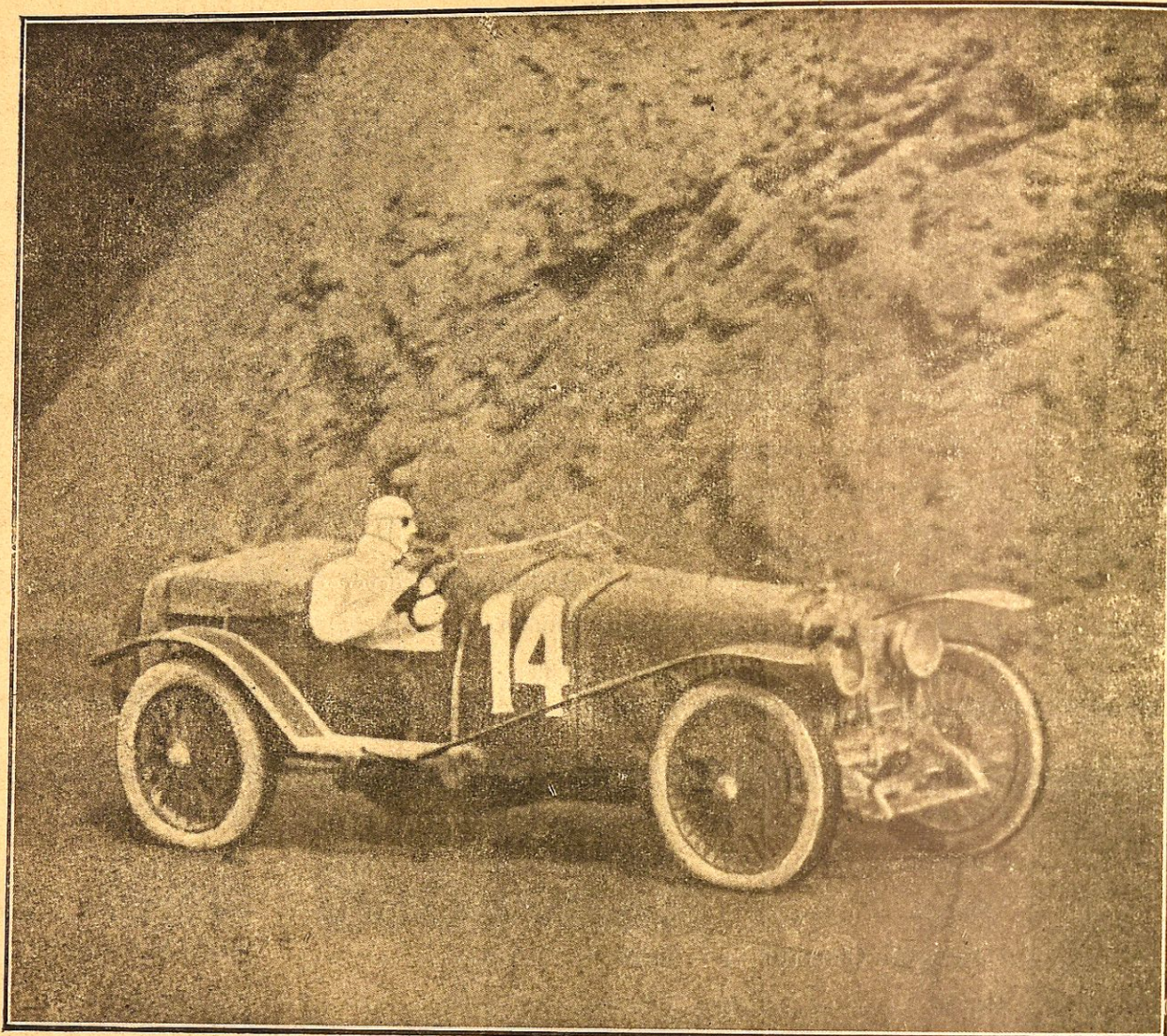
la que más barato vende

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

| Número de orden | H. P. | MARCA | PROPIETARIO | DOMICILIO |
|-----------------|-------|--------------------|--|----------------|
| 4.274 | 10 | Citroen..... | D. Saturtino Valdivieso..... | San Sebastián. |
| 4.275 | 6 | Buchet..... | » León Benous..... | Rentería. |
| 4.276 | 6 | Fiat..... | » Mariano de Florez..... | San Sabastián. |
| 4.277 | 2 | Alcyon..... | » Luis Hernández..... | San Sebastián. |
| 4.278 | 12 | Ford..... | » Juan Rouke..... | San Sebastián. |
| 4.279 | 6 | Buchet..... | » Julián Prieto..... | Hendaya. |
| 4.280 | 15 | Fiat..... | Sres. Marquet Hnos..... | Tolosa. |
| 4.281 | 12 | Lancia..... | D. Juan de Echende..... | San Sebastián. |
| 4.282 | 12 | Buick..... | » Mateo Orbea..... | Eibar. |
| 4.283 | 6 | Fiat..... | » Antonio Otaño..... | San Sebastián. |
| 4.284 | 6 | Renault..... | » Santos Oriño..... | Arechavaleta. |
| 4.285 | 18 | Peugeot..... | » Carlos Doussinague..... | Tolosa. |
| 4.286 | 18 | P. Anow..... | » Ramón Liceaga..... | Hernani. |
| 4.287 | 12 | Buick..... | » Juan H. Davila..... | San Sebastián. |
| 4.288 | 12 | Jewet..... | » Emilio Zulueta..... | San Sebastián. |
| 4.289 | 4 | M. Goyont..... | » Carlos Resech..... | Eibar. |
| 4.290 | 10 | De Dion Bouton.. | » Florentino Rojo..... | San Sebastián. |
| 4.291 | 2 1/2 | Cheveland..... | » Bartolomé Echeverría..... | Amézqueta. |
| 4.292 | 5 | Citroen..... | » Enrique Velasco..... | San Sebastián |
| 4.293 | 5 | Citroen..... | » Javier Aranguren..... | Azcoitia. |
| 4.294 | 10 | Citroen..... | » L. Ramoneda..... | San Sebastián. |
| 4.295 | 8 | Delangère Clayette | » Matías G. Torres..... | San Sebastián. |
| 4.296 | 12 | Buick..... | Sra. Vda de Echeverría..... | San Sebastián. |
| 4.297 | 2 1/2 | Vitesse..... | D. Magnus Johunsen..... | Tolosa. |
| 4.298 | 7 | Derby..... | » Nicolás Gerendian..... | Irún. |
| 4.299 | 12 | Buick..... | » Valentín Movilla..... | San Sebastián. |
| 4.300 | 10 | Fiat..... | » Julián Bergareche..... | Rentería. |
| 4.301 | 12 | Ford..... | » Sebastián Sein..... | San Sebastián. |
| 4.302 | 12 | Ford..... | Excmo. Ayuntamiento de Irún..... | Irún. |
| 4.303 | 12 | Ford..... | » » »..... | Irún. |
| 4.304 | 30 | U. S. A..... | Sres. A. Mendizábal y Comp. ^a | San Sebastián. |
| 4.305 | 10 | Citroen..... | D. Primitivo Peine..... | Jaca. |
| 4.306 | 10 | Peugeot..... | » Olegario Arbide..... | San Sebastián. |
| 4.307 | 5 | Citroen..... | Sres. Barrenechea Hnos..... | San Sebastián. |
| 4.308 | 15 | Renault..... | D. Santos Jáuregui..... | Fuenterrabía. |
| 4.309 | 10 | Fiat..... | » Benigno Aguirre..... | San Sebastián. |
| 4.310 | 12 | Hotckiss..... | » Gabriel Moleres..... | Irún. |
| 4.311 | 20 | Duplex..... | » Evaristo Urraca..... | Pasajes. |
| 4.312 | 12 | Jewet..... | » Ignacio Urreteñeaga..... | Herrera. |
| 4.313 | 12 | Buick..... | » Alberto Almagro..... | San Sebastián. |

Automóviles **BALLOT**

→ SU 2 LITROS ←



Que permite a un simple aficionado,
propietario de su coche, ganar el

Gran Premio de Turismo de San Sebastián 1925,

batiendo a concurrentes que tenían
coches de doble y triple cilindrada

→ A G E N T E : ←

Luis Olasagasti

Calle del Príncipe, 51 —

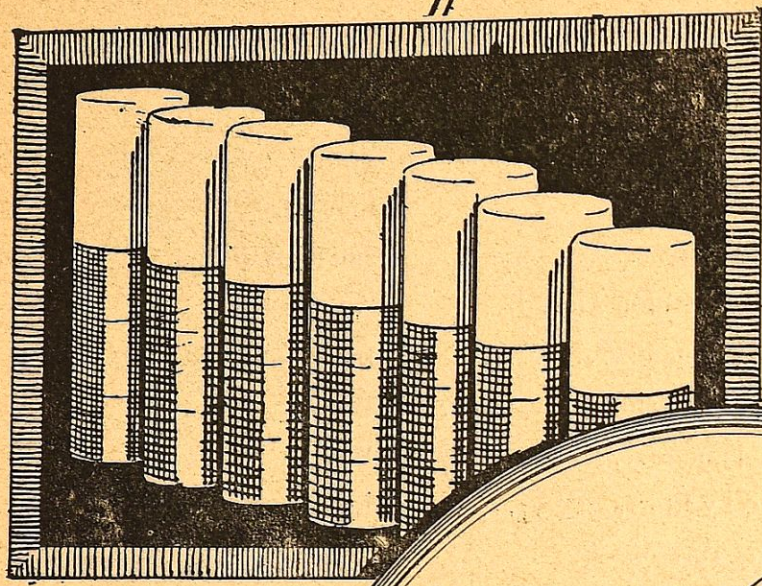
— San Sebastián

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

| Número de orden | H. P. | MARCA | PROPIETARIO | DOMICILIO |
|-----------------|-------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|
| 4.314 | 10 | Talbot..... | D. Rafael Mendia..... | San Sebastián. |
| 4.315 | 10 | Citroen..... | » Juan Sagüés..... | Madrid. |
| 4.316 | 10 | Citroen..... | » Juan Sagüés..... | Madrid. |
| 4.317 | 5 | Peugeot..... | » Eugenio Londáiz..... | Biarritz. |
| 4.318 | 10 | Fiat..... | » Aurelio Pérez..... | San Sebastián. |
| 4.319 | 10 | Chevrolet..... | » Franciseo Antón Alonso..... | San Sebastián. |
| 4.320 | 10 | Citroen..... | » Manuel Echaniz..... | Irún. |
| 4.321 | 10 | Chevrolet..... | » Baldomero Artola..... | Tolosa. |
| 4.322 | 10 | Citroen..... | » Juan Echetto..... | Madrid. |
| 4.323 | 30 | U. S. A..... | Sres. Iribarri y Elorza..... | Echabar (Navarra). |
| 4.324 | 11/2 | Acyon..... | D. Emilio Torrechard..... | Irún. |
| 4.325 | 12 | Ford..... | » Isidoro Navarro..... | Irún. |
| 4.326 | 6 | Fiat..... | Sres. Sancho y Pérez..... | San Sebastián. |
| 4.327 | 12 | Latil..... | D. Ceferino Lasa..... | Alegría de Oria. |
| 4.328 | 6 | Renault..... | Sres. Olasagasti y Peña..... | San Sebastián. |
| 4.329 | 6 | Buchet..... | » Chaos y Comp. ^a | San Sebastián. |
| 4.330 | 16 | Berliet..... | D. Amadeo Cosme..... | San Sebastián. |
| 4.331 | 18 | Lancia..... | » Gregorio Zabala..... | Azceitio. |
| 4.332 | 2 | Automoto..... | » José L. Iñurrategui..... | Tolosa. |
| 4.333 | 2 | Acyon..... | » Ismael González..... | San Sebastián. |
| 4.334 | 20 | Fiat..... | » Enrique Bengoechea..... | San Sebastián. |
| 4.335 | 2 | Acyon..... | » Manuel Echaide..... | San Sebastián. |
| 4.336 | 5 | Citroen..... | » Alberto de Berastegui..... | San Sebastián. |
| 4.337 | 10 | Chevrolet..... | » Isidro Zufiaurre..... | San Sebastián. |
| 4.338 | 12 | Buick..... | » Bartolomé Lasarte..... | Pesajes. |
| 4.339 | 14 | Auburn..... | » Graciano Albistur..... | Doñamaría. |
| 4.340 | 15 | C. Desgouttes..... | » Enrique Bengoechea..... | San Sebastián. |
| 4.341 | 6 | Fiat..... | » Angel Martín..... | Eibar. |
| 4.342 | 5 | Peugeot..... | » Juan H. Devila..... | San Sebastián. |
| 4.343 | 16 | Berliet..... | » Salvador Lorcer..... | Pasajes de San Pedro. |
| 4.344 | 12 | Ford..... | » Alfonso Mancisidor..... | Pasajes de San Juan. |
| 4.345 | 11 | Delage..... | » Manuel Miralles..... | Madrid. |
| 4.346 | 12 | R. Sneider..... | » Tomás Carasa..... | San Sebastián. |
| 4.347 | 6 | Renault..... | D. ^a María Reché..... | San Sebastián. |
| 4.348 | 12 | Buick..... | D. Tiburcio Cilviti..... | Elizondo. |
| 4.349 | 10 | Panhard Levassor..... | » Pablo Weleber..... | San Sebastián. |
| 4.350 | 20 | Hudson..... | » Victoriano Solano..... | San Sebastián. |
| 4.351 | 16 | Panhard Levassor..... | » Guillermo Larios..... | San Sebastián. |
| 4.352 | 7 | Derby..... | » Theophile Mathieu..... | San Sebastián. |
| 4.353 | 9 | Buchet..... | Automóviles Buchet..... | San Sebastián. |
| 4.354 | 6 | Buchet..... | D. Antonio Recio..... | San Sebastián. |

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



Nuevos Socios

- 419 D. Torcuato García Ferrer.—S. S.
- 420 D. Emilio Hunolt.—Beasain.
- 421 D. Francisco Grandmontagne.—S. S.
- 422 D.^a María Reche. S. S.
- 423 D. Pablo Weeber.—S. S.
- 424 D. Gaston Milner.—S. S.
- 425 D. Francisco Rodríguez.—S. S.

La Casa «Autorina»

A partir del 1.º de Abril hace a los señores socios un descuento de pesetas 0,02 por litro sobre los precios marcados en sus aparatos surtidores, cuya lista y precios actuales publicamos en la Sección de Ecos.

Los vales se facilitan a los señores socios en Secretaría.

La «Shell»

Esta Sociedad Petrolífera Española, consiente un descuento de 20 por 100 sobre su última tarifa de lubricantes a los señores socios del R. A. C. G.

«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 10 pesetas el ejemplar, con un descuento de 20 por 100 para los señores Socios.

UNA NOTA DEL R. A. C. E.

Conductores, concursantes: proveerse de la licencia correspondiente

El Real Automóvil Club de España hace pública la siguiente nota:

Según disponen los estatutos de la Association Internationales des Automobile-Club Reconnus, todos los automovilistas que deseen tomar parte en certámenes deberán estar provistos de la correspondiente licencia expedida por el Real Automóvil Club de España como representante en nuestra nación de la referida asociación internacional.

Dichas licencias se expiden para conductor y para concursante.

La licencia de conductor es exclusivamente para el piloto del coche y la licencia de concursante debe ser solicitada por la casa o representante del vehículo que haya de participar en el certamen.

Caso de que el conductor sea al mismo tiempo propietario del vehículo que pilota, sin depender de la casa representante, deberá estar en posesión de licencias de las categorías de conductor y concursante a la vez.

La expedición de dichas licencias será interesada de la Comisión deportiva del Real Automóvil Club de España (Alcalá, 69, Madrid), debiendo acompañarse dos fotografías de 0,027 por 0,030 y manifestar a la vez los siguientes datos:

Nombre y dos apellidos.

Fecha y lugar del nacimiento.

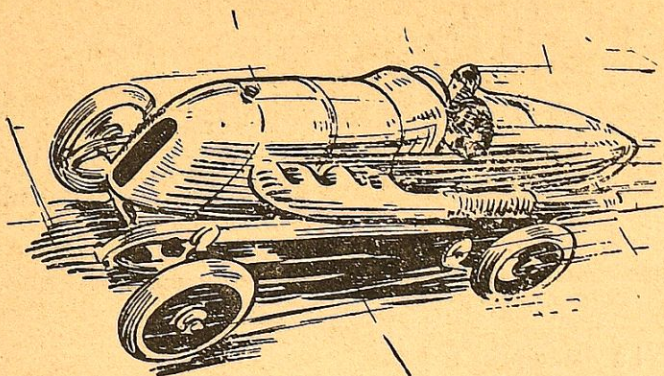
Domicilio actual.

Número del permiso de conducir y fecha de la expedición.

Club a que pertenece.

Si la licencia que desean es de conductor o concursante, según anteriormente indicado.

Se recomienda muy especialmente a cuantos automovilistas deseen tomar parte en las carreras, pruebas o concurso la necesidad que tienen de estar provistos de la licencia correspondiente, y a que su presentación será requisito indispensable por los Clubs organizadores de certámenes en el momento de la inscripción y de no efectuarlo, las entidades organizadoras de las carreras o certámenes automovilistas negarán la salida de los vehículos correspondientes.



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

EDITORIAL ARRIETA

PAPELERIA - ARTICULOS DE ESCRITORIO



LARRAMENDI, 19

TELEFONO 19-00

SAN SEBASTIÁN

Carrocerías "BRIZ"

ESPECIALIDAD EN TRABAJOS DE LUJO

--- CONSTRUCCION Y REPARACION ---

USANDIZAGA, 9 (Gros)



TELEFONO 30-58

DE TODO UN POCO COS Y RESULTADOS

La producción nacional de Automóviles

Copiamos de «El Mundo Deportivo» de Barcelona.

La noticia que publicamos hace algún tiempo de la probable aparición de una nueva marca nacional de automóviles, ha sido plenamente confirmada, y hoy podemos dar más concretos y amplios detalles sobre tal cuestión que sin duda han de interesar a nuestro mundo automovilista.

La nueva fábrica nacional de automóviles es un hecho desde hace un par de meses, ya que en enero se constituyó en nuestra ciudad una sociedad anónima—«Motores y Automóviles Ricart, S. A.» en cuyo vasto programa figura como elemento básico la construcción de automóviles.

La nueva sociedad barcelonesa dedicará sus actividades a todo cuanto tenga relación con el motor, pero de momento y ante todo iniciará sus actividades lanzando al mercado una nueva marca de automóviles.

Su programa constructor automovilista será poco complejo, dedicando toda su capacidad productiva a un tipo único de chasis que más tarde podría tener un derivado, de la misma cilindrada y dimensiones, pero presentando soluciones menos económicas, y constituyendo lo que suele bautizarse como modelo de lujo o sport.

La producción de la nueva fábrica nacional «Motores y Automóviles Ricart S. A.», ya tiene algunos representantes sobre nuestras rutas; el primer modelo construido ha hecho largamente sus pruebas y ha confirmado el valor de sus soluciones.

Otros chasis análogos estarán dispuestos para realizar sus pruebas y ensayos dentro pocos días pruebas que, gracias a la amabilidad de su constructor, podremos dar a conocer a nuestros lectores.

El chasis «Ricart» va equipado con un motor de cuatro cilindros de una cilindrada de litro y medio y constituyen el prototipo del vehículo utilitario moderno. Coche para todos los servicios, rápido y robusto y de dimensiones suficientes para permitir confortables y holgadas carrocerías.

El concepto de coche utilitario ha sido en muchas ocasiones empleado equivocadamente por constructores que han lanzado coches de bajo precio, que no reunían las condiciones de seguridad, confort y marcha agradable en concordia con los servicios que debían prestar. El nuevo coche de fabricación nacional reúne todas las cualidades deseables sin que la cuestión precio haya sido descuidada por sus constructores.

Dentro de pocos días publicaremos las características y particularidades del nuevo automóvil representativo de nuestra industria, así como de las posibilidades de producción de la nueva fábrica «Motores y Automóviles Ricart S. A.», a cuya instalación se está procediendo en un amplio y bien situado inmueble de la barriada de Gracia.

La industria automovilista local contó un día con una cifra de marcas verdaderamente prometedora. Desafortunadamente la mayoría de ellas fueron algo improvisado y a muchas de ellas, a más de faltarles medios materiales para salir airoso de su empresa, les faltaron elementos directores suficientemente preparados para salir airoso de la difícil empresa.

Tan sólo dos de las fábricas nacionales de automóviles de aquellos tiempos, han seguido trabajando y ha de ser una satisfacción para todos que otra nueva fábrica venga a llenar el hueco que en nuestra industria dejaron las marcas locales desaparecidas.

La nueva sociedad constructora de motores y automóviles, reúne las condiciones para triunfar. Constituida con un capital suficiente para emprender la empresa sin limitaciones perjudiciales y teniendo un elemento director de la capacidad de Wifredo Ricart—que es indudablemente uno de los más modernos y completos técnicos automovilistas de nuestra tierra y uno de los más elegantes proyectistas europeos—la nueva fábrica de automóviles ha de triunfar largamente y constituirá muy pronto uno de los orgullos de nuestro automovilismo.—M.

Pedidos tractores

El Gobierno soviético de Rusia ha hecho un pedido de 10.000 tractores Fordson, cuyo importe asciende a seis millones de dólares.

Nueva fábrica Citroen

Citroen ha decidido montar una fábrica en Inglaterra con una capacidad de cien coches diarios; en ella tendrán ocupación cinco mil obreros.

La bujía Champion

La fábrica de bujías Champion amplía sus instalaciones para lograr una producción de 50 millones de bujías al año.

Un nuevo Bugatti

Bugatti se ocupa de proyectar un nuevo coche con motor de 18 litros de cilindrada. Si este monstruo es tan rápido como sus hermanos menores, veremos también a Michelin proyectando nuevos zapatos.

Gimnasio Casalonga

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

CULTURA FISICA -:- BOXEO

CENTRO DE LA GENTE SELECTA - LECCIONES PARTICULARES - MASAJES

53. 721 automóviles vendidos

La General Motors ha vendido durante el mes de enero pasado 53.721 automóviles.

El record de los 6 días

Mr. Bertrand, presidente del Automóvil Club de Carcassone, ha terminado su tentativa para batir el record de los 6 días, con un éxito positivo.

Ha sido batido el record.

El automóvil empleado fué un «Renault» 6 H. P., con el que cubrió en ese tiempo 11.681 kilómetros.

Se ha llevado a cabo en el autódromo de Miramas (Marsella).

Ha marchado a una velocidad de 81 kilómetros 120 metros de media horaria.

El Gran Premio de Inglaterra

El Gran Premio del Real Automóvil Club de Inglaterra, que estaba anunciado para el día 2 de agosto, se correrá el día 7 del mismo mes sobre la pista de Brooklands.

El Gran Premio automovilista inglés promete ser interesantísimo ya que a pesar de faltar mucho tiempo antes del cierre definitivo de la inscripción figuran ya en la lista de futuros participantes, los diez coches siguientes:

2 Thomas Special, 1 Aston Martín, 1 Balford, 3 Talbot y 3 Delage.



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 Pi y Margall, 16. - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa:
MAYOR Y COMPAÑIA - San Sebastián

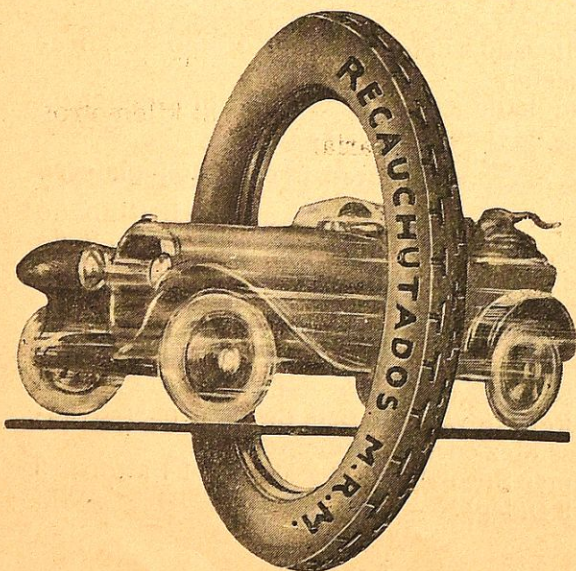
Carrocerías Alcaráz

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

Marguenat con «Bugatti» correrá la Gran Carrera de Atlantic City

A la serie de pilotos europeos que han anunciado su participación en el Gran Premio de Indianópolis hay que añadir el nombre de otro conductor europeo que han embarcado en Cherburgo hacia los Estados Unidos, para participar en la gran carrera que el día primero de mayo se disputará sobre la pista de Atlantic City.

Dicho piloto es el conde de Margenal, que pilotará un Bugatti dos litros tipo Gran Prix.

El «Bugatti» de Margenal ya fué embarcado hace algunos días para dar tiempo a la puesta a punto de la aplicación de un compresor que se efectuará en los Estados Unidos.

Tom Milton se retira de las carreras

El famoso conductor Tom Milton, uno de los más populares pilotos americanos, vencedor dos veces del campeonato de América y ganador de dos grandes premios de Indianópolis, se retira definitivamente de las carreras como piloto.

Sin embargo continuará su vida automovilista, figurando como jefe de un equipo de coches de carreras entre cuyos pilotos figura el joven y ya célebre Mc. Donagh, que la pasada temporada tanto se distinguió en el campeonato de América.

Los Guyot special sobrealimentados

La tendencia americana, que pone en evidencia en las pruebas sobre pista de los E. U., parece no tardará en generalizarse en Europa, donde ya se cuentan varios corredores que corren por su cuenta sin defender ninguna marca de coches comerciales:

Si antes se han descrito los racers especiales establecidos por Eldridge y Parry Thomas para las pruebas de velocidad corridas con la nueva fórmula limitativa de la cilindrada a un litro y medio, hoy vamos a presentar al nuevo Guyot Special representante de los coches franceses construídos exclusivamente para correr pruebas de velocidad pura.

Guyot tiene ya tres coches listos prontos a embarcar con destino a los Estados Unidos para participar en el Gran Premio de Indianópolis y otras carreras sobre pista. Dos de los pilotos que han de conducir dichos coches ya han sido designados: Ellingbre y Corum. Otro coche está terminándose y embarcará próximamente junto con Guyot que será su piloto.

El motor de los nuevos Guyot es un seis cilindros de 60, 7 por 76 sin válvulas con la distribución asegurada por un manguito, animado de movimiento elizoidal. El motor tiene dos escapes uno de ellos a fondo de carrera. Las bielas del motor van montadas sobre rodillos y los pistones son de una aleación extra lijera.

El motor va equipado con un carburador «Solex» y provisto de un sobrealimentador Roots, montado en la parte delantera del motor, que aspira a la mezcla del carburador enviándola a presión a los cilindros.

El Guyot litro y medio está muy bien resuelto y presenta todos los detalles cuidadosamente estudiados. El carter inferior es completamente plano y la poca altura del coche queda puesta en evidencia al constatar que el tapón del radiador solo está a 78 centímetros.

Motores de ocho cilindros

Tal ha sido el interés creado entre el público comprador por los nuevos automóviles de ocho cilindros, que las fábricas americanas se apresuran a lanzar nuevos modelos de este tipo.

Tan grande ha sido el interés y tan rápida la respuesta del constructor, que son ya 20 los modelos de ocho cilindros que se ofrecen al gran público americano; modelos que varían de precio desde el lujoso «sedan» Cunningham, de 9.000 dólares, al más modesto Diana turismo, de 1.695, y cuyas cilindradas oscilan entre los 3 1/4 litros del

Locomobile Junior al 6 3/4 litros del monstruoso Cunningham a que antes nos referimos.

A más de esta enorme escala de precios y fuerzas, se ofrece una gran variedad de sistemas de motor, pues el de ocho cilindros no sólo se construye en línea, sino que se fabrica también en V más o menos abierta.

Son ejemplos característicos de estas construcciones el ocho cilindros en línea Packard y los ocho cilindros en V Cadillac y Lincoln, con 90 grados de inclinación el primero y 60 grados el segundo.

El Cadillac viene construyendo su famoso motor en V de muchos años atrás; puede decirse que ha sido el precursor del ocho cilindros, aunque la gloria de su generalización pertenece en gran parte al Packard, quien, abandonando la construcción de su «Twinsix», ha popularizado el ocho.

Entre los entusiastas del ocho cilindros los hay partidarios de la construcción en línea, pero siendo también muchos los adictos al tipo en V, y ofreciendo ambos sistemas ventajas y pequeños inconvenientes, se da lugar a la divertida discusión del presunto comprador, que siempre favorece a quien adelantándose a la competencia ofrece en cualquiera de los dos sistemas el modernísimo ocho.

En general, se puede decir que los motores en línea dan lugar a una construcción más económica, a una mayor accesibilidad, y por tanto, más rápida y económica inspección y reparación. Por su extremada longitud obliga a un «capot» más largo, que ofrece una mejor silueta, punto nada despreciable para muchos fabricantes.

El motor en V permite cigüeñales más cortos ventaja no apreciada muchas veces en todo su valor. Con un par motor más regular son los preferidos para la aviación; la proximidad y especial disposición de sus cilindros con respecto al carburador permite una mejor distribución de su mezcla.

En un tipo o en otro, el ocho cilindros viene a desplazar al seis; para lograrlo se emplean los mismos argumentos que en su día se utilizaron al popularizar lo que hoy tratamos de dejar atrás: el seis puede desaparecer, y seguramente desaparecerá, pero el cuatro continuará siendo el motor fiel de todos los días, el motor de Ford y Citroen.

Aparatos distribuidores de «Rutorina» en Guipúzcoa

| PUNTO | DERECHOS | | PRECIO E/ 5 litros |
|----------------|--------------|-------------|-----------------------|
| | Provinciales | Municipales | |
| San Sebastián | 5,— | 3,— | 3,60 |
| Alza | 5,— | 2,— | 3,55 |
| Pasajes | 5,— | 2,— | 3,35 |
| Rentería | 5,— | 2,— | 3,35 |
| Irún | 5,— | 5,— | 3,70 |
| Fuenterrabía. | 5,— | 5,— | 3,70 |
| Andoain | 5,— | 2,— | 3,55 |
| Urnieta | 5,— | 2,5 | 3,60 |
| Oaio | 5,— | 2,— | 3,55 |
| Hernani | 5,— | 5,— | 3,70 |
| Behobia | 5,— | 5,— | 3,70 |
| Zarauz | 5,— | 6,— | 3,80 |
| Zumaya.. ... | 5,— | 5,— | 3,75 |
| Tolosa | 5,— | 5,— | 3,75 |
| Villafranca .. | 5,— | sin | 3,55 |
| Guetaria | 5,— | 3,— | 3,65 |
| Deva | 5,— | 8,— | 3,95 |
| Azpeitia | 5,— | 5,— | 3,80 |
| Elgoibar | 5,— | 5,— | 3,80 |
| Eibar | 5,— | 5,— | 3,80 |
| Cestona | 5,— | 5,— | 3,75 |
| Zumárraga ... | 5,— | 3,— | 3,75 |
| Vergara | 5,— | 5,— | 3,80 |
| Mondragón .. | 5,— | 5,— | 3,80 |
| Oñate | 5,— | 5,— | 3,80 |

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**

Los coches «AUBURN»

Esta gran marca americana de la que es agente exclusivo para España nuestro distinguido amigo don Salustiano Loinaz, va introduciéndose con éxito en el mercado automovilista nacional.

Por un error de transcripción, en la lista de los vehículos matriculados en esta provincia el mes de Diciembre último, los tres coches «Auburn» adquiridos por los señores Calparsoro (Ladislao e Ildefonso) de Tolosa y don Eloy Iglesias de Irún, aparecieron publicados con unos nombres raros que el buen sentido del lector aficionado habrá subsanado, pero nosotros queremos aclarar cumplidamente la errata.

Y al mismo tiempo felicitar al señor Loinaz por la gran aceptación que entre los buenos «amateurs» han tenido los «Auburn».

FRANCO, RUIZ DE ALDA, DURÁN Y RADA
llevaban en el PLUS ULTRA la bujía,
K. L. G.

Acuerdos Internacionales

En París, en el local del Automóvil Club de Francia se reunió la Comisión Directiva de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, asistiendo los delegados de Francia, Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Italia y Suiza.

Esta Junta Directiva Internacional, estimando que existe un interés evidente en prolongar durante un año más las experiencias de la fórmula deportiva de 1926, para la reglamentación de carreras, acordó mantener dicha fórmula hasta fin

de 1927. Ello, por otra parte, permitirá a los constructores utilizar el año próximo los coches construidos para la actual temporada.

En el mes de octubre del año en curso, se reunirá de nuevo el Comité, para decidir la fórmula que regirá a partir del 1 de Enero de 1928. Desde luego se adelanta que en esa nueva fórmula no se admitirá el compresor, sino el cilindro libre.

Un acuerdo interesantísimo se adoptó sobre los record de salida parada. Hasta ahora se homologaban los siguientes:

50 kilómetros, 50 millas, 100 kilómetros, 100 millas, 500 kilómetros, 500 millas y distancias mayores por saltos de 500 kilómetros o millas.

En lo sucesivo se homologarán los records que transcribimos a continuación:

50, 100, 500 y 1.000 kilómetros y millas: 2.000, 3.000, 4.000 y 5.000 kilómetros y millas, y distancias mayores por saltos de 5.000 kilómetros o millas, con un límite de 30.000 millas.

Se mantienen los records del kilómetro y la milla, salida parada con las condiciones especiales de cronometraje actualmente en vigor.

En cuanto a los records de duración, se reconocerán los mismos mantenidos hasta ahora. Es decir, los de la hora, tres horas, seis horas, doce horas y veinticuatro horas (máximum).

El Gran Premio de Bélgica

Organizada por el Real Automóvil Club de Bélgica se celebrará los días 3 y 4 de Julio sobre el magnífico circuito de Francorchamps Malmedy Stavelet, el Gran Premio de Bélgica de las 24 horas.

Se proponen concurrir las más famosas marcas.

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 AUTOMÓBILE & C.^{ie}

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

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

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

Quedan algunas Agencias disponibles en provincias

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

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

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