

Año I

San Sebastián, Enero de 1925

Núm. 1

## Unas palabras de D. Manuel Rezola

*Se me pide que encabece este primer número del BOLETÍN de nuestro Club con unas líneas que sean a manera de presentación y trazado del programa que nuestras actividades pueden y deben realizar. Amigo de ser parco en palabras y largo en hechos demostrativos, voy a responder modestamente, honrándome mucho en ello, al requerimiento cariñoso que se me dirige.*

*Leed primeramente, como un epígrafe ostensible de este número, el saludo efusivo que os ofrece a todos los socios de nuestro Club, no vuestro Presidente, sino vuestro compañero, vuestro amigo. Participen también de este saludo, expresión al propio tiempo de la gratitud del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, los distinguidos cronistas deportivos que se han prestado, con su laboriosidad y su competencia, a ser los encargados de dar forma práctica y de seguro brillante, a la iniciativa que nuestra Sociedad ha tenido de publicar un BOLETÍN.*

*Ha de ser éste, y formulo los más ardientes votos porque así suceda, un vehículo más para la unión de nuestros espíritus, un fuerte lazo de cohesión para que nuestras voluntades*



(Photo-Carte)

*llamada a desempeñar papel principalísimo en la preparación y desarrollo del programa. Demostrado quedó en esa prueba que somos una entidad preparada para empresas de semejante y aún mayor magnitud.*

*Y por eso, porque nos consideramos dueños de la fuerza que nos dan nuestro número, nuestra disciplina y nuestros entusiasmos, nos disponemos a celebrar no sólo el Circuito del corriente año, sino el GRAN PREMIO DE EUROPA, en 1926, que tanta resonancia internacional ha de tener. Lograr que esa magna prueba se lleve a cabo en nuestro Circuito, ha sido una conquista de San Sebastián, ha sido una conquista de Guipúzcoa y del País Vasco; pero ha sido también una conquista de nuestro Club que ha tra-*

*marchen juntas hacia el logro más completo de nuestros anhelos.*

*Estos anhelos no pueden ser otros que los de la prosperidad de nuestro Club. No obstante hacer solo un año que fué organizada, su vida está hoy afirmada y su nombre rodeado de indiscutible prestigio. Lo primero, la afirmación de su vida, lo proclaman la calidad y el número de sus socios que llegan hoy a 310. El prestigio, se lo ha ganado bien nuestro Club con el éxito rotundo del Segundo Circuito Automovilista, en el cual intervinimos como ent-*

bajado con denuedo y puesto en evidencia su seriedad y su capacidad organizadora en noble pugilato con las ofrecidas por Cataluña y por la misma capital de España. Pero no han de terminar aquí nuestros afanes, porque el desarrollo del automovilismo y del turismo nos presentan amplísimos horizontes, en los cuales nuestro Club debe moverse con entusiasmo y febrilidad cada vez mayores.

Nunca como en estos días se ha hablado y escrito tanto en España acerca de estos problemas. La prensa expone planes e iniciativas encaminados a dar el mayor incremento a las actividades automovilísticas, presentando proyectos de pistas especiales y circuitos que atraviesen las regiones más interesantes de España, como medio de atraer hacia nuestro país las corrientes de turismo internacional, que dejan, por donde pasan, una como estela luminosa de dinero y de fama para la nación que sabe darles el debido cauce.

Todo esto nos llama al cumplimiento del deber y nos estimula fuertemente a trabajar, no olvidando que debemos ir de perfecto acuerdo con nuestras Corporaciones—Diputación y Ayuntamientos—tan propicias siempre a multiplicar los signos de nuestro progreso. Y el deber nos incumbe a todos los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a quienes me permito invitar a que colaboren en los trabajos de este BOLETÍN, exponiendo en sus páginas sus pensamientos, sus iniciativas, sus observaciones y cuanto pueda contribuir al engrandecimiento de nuestra obra; obra que la acometemos gustosos, porque ha de dar lustre y aliento a nuestro Club, a nuestro San Sebastián, a nuestra provincia de Guipúzcoa y a nuestra España.

San Sebastián, 15 de enero de 1925

Manuel Rezola

Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

---

---

## Sobre el concurso de los frenos

Por Ch. Faroux

El mayor progreso realizado después de la guerra en locomoción automóvil es el que afecta a los frenos. Y entre todas las grandes mejoras que pueden mostrarse sobre las partes constituyentes de nuestros *chassis*, si afirmo que el *frenage* ha realizado el mayor progreso, es porque se trata de una cuestión de seguridad, tan interesante para los peatones como para los ocupantes del coche.

La realización corriente de los frenos delanteros, el empleo cada día más frecuente de mecanismos de mando (servo-frenos), la diversidad de soluciones empleadas y de materias puestas en juego para la fricción, hace muy deseable la organización de un concurso de *frenage*.

Desde hace varios años hemos venido buscando la forma de elaborar un reglamento conveniente. Nada hemos conseguido hasta el presente, y no parece que han sido más afortunados ni en los Estados Unidos, ni en Inglaterra, ni en Alemania.

No cito más que como recuerdo entre los concursos del *frenage*, el organizado en el París-Niza, viciado en su principio. Se pone en juego una fórmula, de la que se puede decir que ésta conduce a singulares consecuencias. Los organizadores se proponen acelerar la velocidad de un coche haciendo intervenir en la clasificación del recorrido de un kilómetro y controlar el *frenage* midiendo la distancia de parada después que el coche ha franqueado (en plena velocidad, piensan los organizadores) la línea de llegada del kilómetro. El estudio de la fórmula demuestra que hay interés por parte del concursante a pararse sobre la línea de llegada del kilómetro.

Para este año los organizadores de París-Niza han modificado su fórmula, pero sin hacer desaparecer su fragilidad.

Se desenvuelve difícilmente sin un aparato registrador. El acelerómetro de Wimperis, al que hemos recurrido a veces para ensayos de coches, está lejos de satisfacernos; no dejando ningún testimonio escrito, exige un experimentador aprobado; pero el aparato es sensible a las trepidaciones propias del coche y, sobre todo, no es en ningún grado periódico. Un sólo aparato podría convenir: este es el establecido hace años por el hábil M. Auclair.

Dos cosas parecen necesarias: la igualdad de velocidad para todos los concurrentes antes del *frenage*

y el control preciso del comienzo del período del mismo. Parece ya que es cosa difícil exigir de todos los concurrentes el mismo origen para la puesta en acción de los organismos.

La oficina del Standards Wáshington, tan magníficamente dotada, no ha logrado aun darnos un criterio satisfactorio, a pesar de sus numerosas experiencias.

Se han propuesto determinar el tiempo que transcurre entre el momento en que se intima al conductor la orden del *frenage* y el en que éste comienza efectivamente. Este tiempo es, naturalmente, el que se emplea en recibir la orden auditivamente, en percibirla el cerebro, que manda a su vez a los músculos, y a vencer la inercia de los mecanismos.

De los ensayos, que han sido extremadamente numerosos, resulta que este tiempo es término medio de un medio segundo. A 100 kilómetros a la hora, velocidad lograda por muchos coches, representa una pérdida aproximada de 15 metros. Es considerable.

Se ha podido comprobar, igualmente en Wáshington, las distancias de parada para los mismos coches, poniendo en juego sucesivamente los frenos traseros solos y los frenos sobre las cuatro ruedas después. A 48 kilómetros a la hora se ha constatado que la parada es obtenida: con frenos traseros solos, en 30 metros; con frenos sobre las cuatro ruedas, en 12 metros. Esto, que no puede sorprendernos, confirmaría una vez más, si fuera necesario, la absoluta necesidad de los frenos delanteros, pues teniendo en cuenta lo que arriba queda dicho, el coche recorre 13 metros aproximadamente por segundo; si acaso un obstáculo surgiera a 30 metros, los frenos traseros solos, por causa del retraso del medio segundo, no impedirían el choque con todas sus consecuencias.

La conclusión es que, para los servicios urbanos (taxis), los frenos delanteros deben ser exigidos, como para todos los servicios administrativos.

Recientemente he sido testigo de un accidente ocurrido a un taxi desprovisto de frenos delanteros; accidente que el conductor resulta absolutamente impotente para evitarlo, porque en un terreno graso y con frenos traseros, el *derrapage* es inevitable con todas sus desastrosas consecuencias.

CH. FAROUX



## EL GRAN PREMIO DE EUROPA 1926 EN SAN SEBASTIÁN

*He aquí el texto de la comunicación dirigida por el Real Automóvil Club de España dando cuenta de haberse aceptado el ofrecimiento hecho por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa para que se le autorice a colaborar con aquél en la organización del Gran Premio de Europa 1926:*

En la reunión celebrada ayer por la Junta Directiva de este R. A. C. E., leídas las proposiciones presentadas por el Real Automóvil Club de Cataluña, conjuntamente con el Real Moto Club de Cataluña, la formulada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, así como las comunicaciones recibidas del Excmo. Ayuntamiento de Madrid, Alcalde Presidente del mismo y de la Confederación Deportiva de Cataluña; dada cuenta de la gestión realizada cerca del R. A. C. E. por la entidad que se propone constituir un Autódromo en las proximidades de esta Capital:

«Considerando que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en su escrito solicita del Real Automóvil Club de España se le autorice a colaborar con él en la organización de la Carrera Gran Premio de Europa 1926 y en las demás que con motivo de la anterior decida organizar este R. A. C. E., acompañando a su petición plano indicador de las reformas que la Diputación Provincial de Guipúzcoa realizaría en el Circuito de Lasarte y en cuyas obras invertiría cerca de un millón de pesetas, así como también consigna que el Ayuntamiento de San Sebastián se compromete a prestar un apoyo financiero mínimo de trescientas mil pesetas:

»Considerando que según hace presente en este acto el Excmo. Sr. Conde de Caudilla, tanto el Sr. Alcalde de San Sebastián como el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, le han rogado haga presente a esta Junta Directiva, que aquella Corporación elevará su apoyo financiero hasta cuatrocientas mil pesetas y gestionará sean facilitados al R. A. C. E. otros elementos pecuniarios de importancia para que éste lleve a cabo la organización de las Carreras en la forma que entienda sea más procedente, y que el R. A. C. G. garantiza al R. A. C. E. la cantidad que sea necesaria y suficiente para cubrir el déficit que, en su caso, pudiera resultar contra el Real Automóvil Club de España, aparte de poner a disposición de éste cuantos elementos dispone y la cooperación personal de sus socios:

»Considerando que desde el momento en que en 1923 la A. I. A. C. R. acordó que el Gran Premio de Europa 1926 se corriese en España, el R. A. C. E. tuvo el firme propósito de organizarlo por sí mismo, no pensando ni por un momento su Junta Directiva hacer dejación de ese deber, máxime si se tiene en cuenta que, según dispone el Reglamento del Gran Premio de Europa, esta carrera debe organizarla el Club Nacional el que ha de asumir la responsabilidad entera de la organización y cuantos riesgos puedan derivarse:

»Considerando que en la petición formulada por el R. A. C. G. éste, teniendo en cuenta la importancia de los trabajos que en el caso de ser aceptada su propuesta, habría de desarrollar la Diputación Provincial, solicita conocer la decisión que el R. A. C. E. adopte, antes de fin del año actual:

»Considerando que siendo la proposición formulada por el R. A. C. G. la única que hasta la fecha puede aceptar este Real Automóvil Club de España y teniendo en cuenta lo beneficiosa que para este resulta la expresada proposición formulada en el escrito de dicha entidad y ampliada por el Excmo. señor Conde de Caudilla por encargo de aquélla, la Junta acuerda por unanimidad aceptar la propuesta del R. A. C. G. sobre la base de que los beneficios que, en su caso pudieran obtenerse, se distribuyan por partes iguales entre el R. A. C. E. y el R. A. C. G.»

Lo que tengo el honor de comunicar a usted para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a usted muchos años.

Madrid, 24 de diciembre de 1924.

EL PRESIDENTE,

ALBA.

EL SECRETARIO GENERAL,

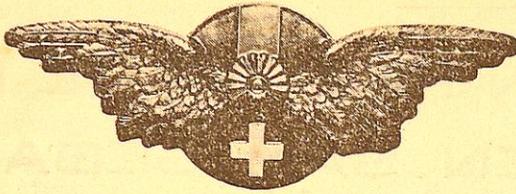
C. RESINES.

SR. PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL  
CLUB DE GUIPÚZCOA.

GARAGE Y TALLERES

San Bartolomé y Marina, 6 y 8

TELÉFONO 10-54



OFICINAS

Plaza de Zubieta, 2

TELÉFONO 7-53

# LA HISPANO-SUIZA

ALQUILER

de

automóviles

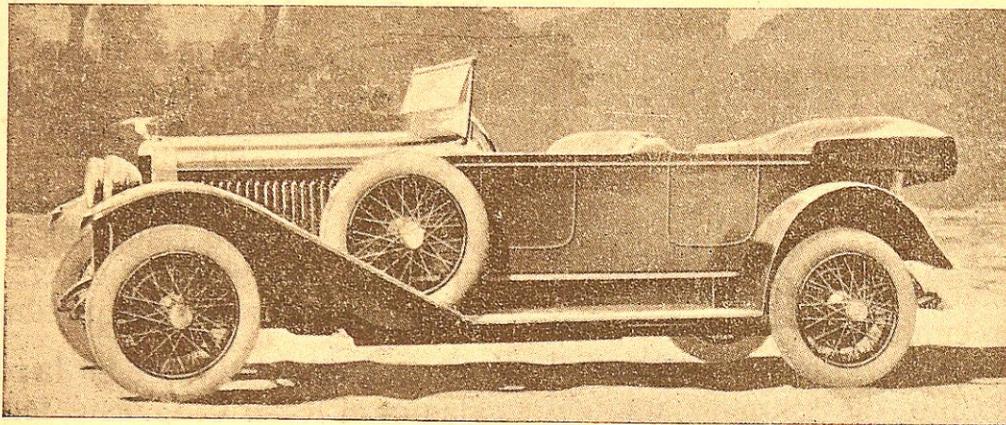
de lujo

para grandes

excursiones

y de todos

los tipos



GRANDES

TALLERES

MECÁNICOS

—  
Grandes

almacenes

de

accesorios

ECHEVERRÍA HERMANOS

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DE LOS AUTOMÓVILES

"HISPANO-SUIZA"

PRENSA HIDRÁULICA Y DEPÓSITO

DE MACIZOS DE TODAS MARCAS

•••

STOCK MICHELIN

*Automóviles y Camiones*

*De Dion Bouton*

*Modelos 1925*

*TURISMO.—10, 12 y 22 HP. Tipos normales y rápidos con las válvulas por encima y frenos a las cuatro ruedas. Corrocerías de GRAN LUJO.*

*CAMIONETAS.—Ligeras, 10 HP., 500 kilos, en varios modelos.*

*CAMIONES.—De 2 y 4 toneladas, de los nuevos modelos, con neumáticos.*

*ÓMNIBUS.—De 25 y 50 HP., para 20 y 35 asientos.*

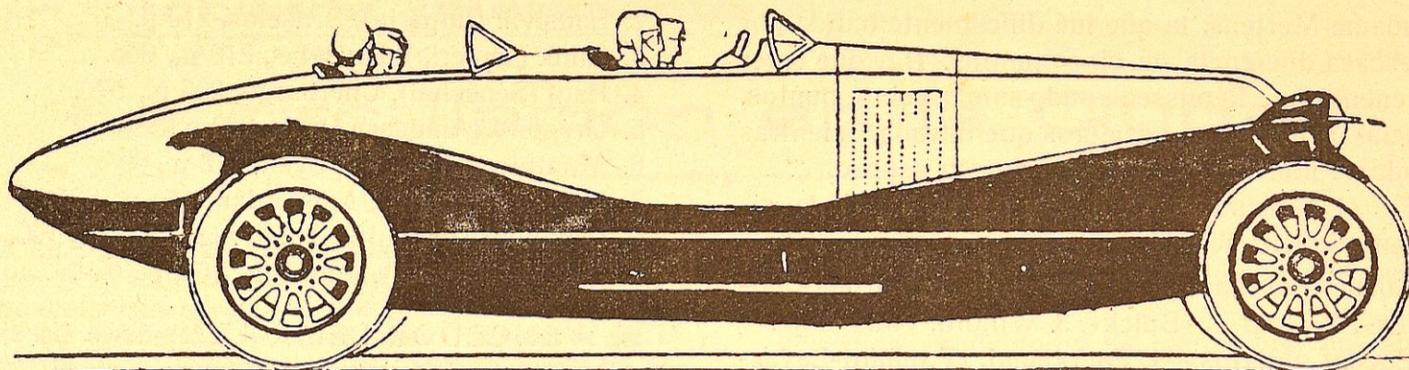
Entregas inmediatas

Precios de fábrica en francos y pesetas

REPRESENTANTE: E. ROMERO

PLAZA DE BILBAO, 1 Y GLORIA, 1

SAN SEBASTIÁN



## UNA GRAN PRUEBA DE TURISMO

# EL RALLY INTERNACIONAL DE MONTE CARLO

El éxito de esta gran prueba de turismo ha sido completo. En ella han participado 48 intrépidos turistas, partiendo de distintos puntos de Europa y de Africa.

El reglamento no fijaba lugar, ni día, ni la hora de salida, quedando a elección de los concursantes, a condición de que llegaran a Monte Carlo el día 22 de enero entre nueve de la mañana y cinco de la tarde.

La clasificación se establecía por la distancia recorrida, velocidad media realizada (no superior a 30 kilómetros por hora), número de viajeros y resultado de una carrera de regularidad sobre un circuito de 83 kilómetros, 500 metros.

Los vehículos se dividían en dos categorías: primera, cyclecars y voiturettes, hasta 1.100 c.; segunda, coches de todas las cubicaciones.

Se fijaban las siguientes condiciones para sumar o restar puntos a cada concursante:

ADICIÓN.—*a*) Distancia recorrida (un punto por cada 25 kilómetros); *b*) Número de pasajeros transportados, conductor incluido (seis puntos por persona); *c*) Velocidad media, máximo 30 kilómetros por hora (cinco puntos por kilómetro a la hora, 150 puntos máximo).

SUSTRACCIÓN.—*d*) Diferencia de velocidad en el circuito de regularidad (cinco puntos por kilómetro-hora).

El primer clasificado era quien totalizara más puntos, después de verificadas las adiciones y sustracciones ya indicadas.

Para la prueba de regularidad, 83 kilómetros, los concursantes debían llevar los mismos pasajeros que durante el Rally, efectuando el recorrido a un promedio igual al realizado en su Rally.

Había un control secreto encargado de calcular los promedios. Primero, según el tiempo empleado para efectuar el recorrido desde el punto de salida y el control secreto; segundo, según el tiempo empleado para efectuar el recorrido entre el control secreto y la llegada.

LOS CONCURSANTES.—Participaron este año 48 automovilistas (18 más que el pasado), que eligieron los siguientes puntos de salida:

San Sebastián, 2; Segovia (Delage) y Fourgeaud (Panhard-Levassor); Gibraltar, 1; Túnez, 5; Viena, 1;

Bruselas, 5; Boulogne, 1; Amsterdam, 7; Copenhague, 1; Glasgow, 2; Cherburgo, 1; París, 12; Tours, 1; Brest, 2; Lyon, 6; Marsella, 1.

De estos 48 concursantes llegaron dentro del plazo reglamentario a Monte Carlo 32.

EN SAN SEBASTIÁN.—Los concursantes que partieron de Túnez, pasando por Orán y Gibraltar (3.659 kilómetros), pasaron por San Sebastián, en donde fueron controlados por el corresponsal de *L'Auto*, señor Gervais, a las horas siguientes:

Día 20, a las 8, Mr. Blanc, sobre Dion-Bouton.

Día 20, a las 21, Mme. Mertens, sobre Lancia.

Día 20, a las 22, Mr. Lamarche, sobre F. N.

Día 21, a las 9'30, Mr. Repousseau, sobre Renault.

Inscritos para salir de San Sebastián figuraban nuestro consocio don Julio Segovia (con Delage) y Mr. Fourgeaud (con Panhard). Los coches de éstos señores fueron precintados por el Secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa el día 20, a las seis de la tarde, colocando los dos plomos que exige el Reglamento, uno en el bloque del motor y otro en la carrocería.

La salida fué dada al señor Fourgeaud a las dos horas, cuarenta y cinco minutos de la madrugada del día 21, y al señor Segovia a las cuatro de la misma madrugada. Fueron cronometrados por el Vicepresidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, señor Bea, por el Secretario señor Zappino y por el señor Gervais.

CARRERAS Y CONCURSOS.—La carrera en cuenta (3 kilómetros) estaba reservada—fuera de la clasificación oficial—para los concursantes del rally que habían terminado el recorrido. Sólo participaron 22 coches, haciendo el mejor tiempo el «Lancia», de Madame Mertens.

En la categoría de 1.100 c. c. triunfó el «Amilcar», de Grégoire; en los 1.500 c. c., el «Bagatti», de Friederich, entró en segundo, y en la de más de 4 litros, nuestro distinguido amigo Segovia se clasificó el segundo con su «Delage».

En la carrera de regularidad (83 kms., 500 m.) los concursantes fueron partiendo, cada tres minutos, desde las once de la mañana. Nuestro convecino señor Segovia fué el encargado de cerrar la marcha, saliendo a las dos de la tarde.

La lucha se redujo a un duelo entre Repousseau y

Madame Mertens, la que fué difícilmente batida por la escasa diferencia de cinco puntos. Hay que tener en cuenta que Repousseau pudo sumar veinte puntos, gracias a los cinco pasajeros que llevaba, mientras Madame Mertens viajaba sólo con su esposo.

En el concurso de confort se estableció la siguiente clasificación:

Coches cerrados.—1. Hepner, «Armstrong-Siddeley». 2. Cousin, «Buick». 3. Wilford, «Oakland».

Coches abiertos.—1. Fourgeaud, «Panhard-Levassor». 2. Goldstuck, «Hispano-Suiza».

LA CLASIFICACIÓN GENERAL.—*Categoría de coches.* (La villa que sigue al nombre de cada concursante corresponde a su punto de partida).

1. Repousseau (Renault), Túnez, 357 p., 205.
2. Mme. Mertens (Lancia), Túnez, 352 p., 175.
3. Lieut. Lamarche (F. N.), Túnez, 340 p., 525.
4. Blanc (De Dion-Bouton), Túnez, 325 p., 250.
5. Barón Tindal (F. N.), Copenhague, 257 p., 290.
6. Bontemps (Bignan), Amsterdam, 233 p., 770.
7. Clause (Bignan), Amsterdam, 223 p., 900.
8. Malaret (Talbot), Brest, 223 p., 750.
9. Wilford (Oakland), Bruselas, 222 p., 470.
10. Pieter Bont (Panhard-Levassor), Amsterdam, 221 p., 540.
11. Cousin (Buick), Bruselas, 219 p., 485.
12. Bruce (A. C.), Glasgow, 217 p., 830.
13. Friedrich (Bugatti), Amsterdam, 212 p., 260.
14. Segovia (Delage), San Sebastián, 211 p., 980.
15. Hepner (Armstrong-Siddeley), Amsterdam, 205 p.
16. Dumas (Sizaire frères), París, 203 p., 835.
17. Didier (Bugatti), París, 201 p., 915.
18. Magnier (Renault), París, 200 p., 460.
19. Soreau (Fiat), París, 198 p., 300.
20. Cozette (Bignan), Tours, 196 p., 660.
21. Fourgeaud (Panhard-Levassor), San Sebastián, 188 p., 385.
22. Goldstuck (Hispano-Suiza), París, 188 p., 185.
23. Brun-Gentilini (La Perle), Lyon, 174 p., 425.

*Categoría voiturettes.*—1. Van Roggen (Imperia), Glasgow, 242 p., 335.

2. Lansival (Imperia), Bruselas, 216 p.
3. Klink (Imperia), Bruselas, 210 p., 665.
4. Paul (Sénéchal), Cherburgo, 206 p., 570.
5. Grégoire (Amilcar), París, 200 p., 670.
6. Mouthier (Peugeot), Lyon, 178 p., 895.
7. Fischer (Renault), Amsterdam, 174 p., 825.
8. Lankhout (Renault), Amsterdam, 173 p., 160.
9. Daniel (B. N. C.), Marsella, 163 p., 020.

EL VENCEDOR DEL RALLY.—Este ha sido Mr. Repousseau, inscripto con el núm. 4 en el Rally automovilista de Monte Carlo. Salió de París el 6 de enero en su coche Renault, 40 CV, conducción interior, acompañado de su señora, de otro matrimonio y del mecánico.

El intrépido Repousseau pasó por San Sebastián, Madrid, Gibraltar, Tánger; atravesando por la zona hispano-rifeña, llegó a Fez; de aquí a Orán, Argel, Constantina, arribó a Túnez el 15 de enero, después de efectuar un recorrido total de 4.500 kilómetros aproximadamente.

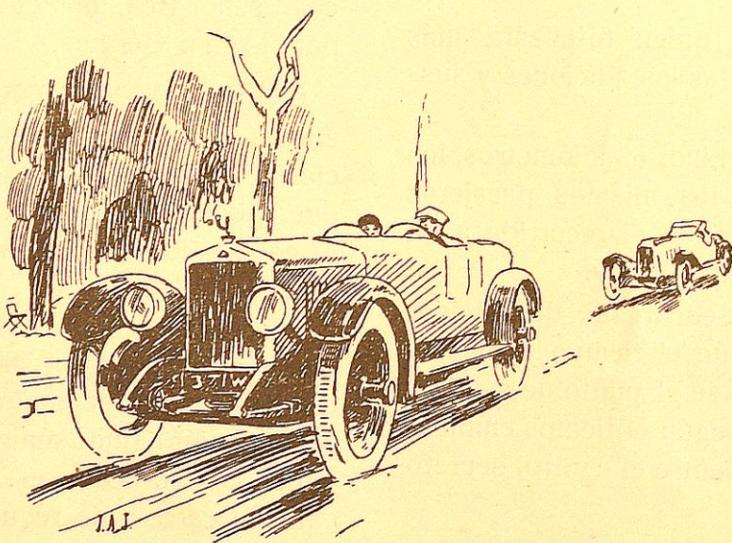
La misma noche, a las ocho, delante del Automóvil Club de Túnez, tomó la salida oficial del Rally, volviendo a cubrir el mismo recorrido hasta Tánger, donde se embarcó el lunes, 19, por la mañana, para Gibraltar.

Después de una travesía afortunada, se lanzó por la carretera camino de Madrid, pasando luego por San Sebastián, Toulouse, Avignon, llegando, en fin, a Monte Carlo, a las 13 h., 08 al control.

Había efectuado el recorrido, o sean los 4.501 kilómetros, en 150 horas de marcha, a una media impuesta de 30 kilómetros a la hora.

Después del concurso de regularidad que se desarrolló sobre los 83 kms., 500 m. del Sospel, uno de los más duros recorridos montañosos de Francia, y que decidía la clasificación, Mr. Repousseau fué proclamado vencedor del Rally de Monte Carlo.

Si el gran triunfador del Rally fué muy felicitado, no menos alabanzas recibieron sus acompañantes, las dos distinguidas damas especialmente, que supieron soportar valientemente las fatigas de un tan largo recorrido de más de 9.000 kilómetros en 15 días.



## La circulación en la Ciudad

Con fecha 9 de mayo próximo pasado, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, siempre atento a los problemas que plantea la intensidad de la circulación en San Sebastián, envió al señor Presidente de la Comisión de Gobernación del Ayuntamiento el siguiente informe que reproducimos por ser de verdadero interés:

«El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, evacuando la consulta que con fecha 29 de marzo próximo pasado se le confirió e imponiendo las circunstancias la adopción de acuerdos para establecer el mejor orden posible de circulación en las vías públicas de esta capital, especialmente en las céntricas, y teniendo en cuenta las disposiciones anteriormente dictadas y las que exige una ordenación para armonizar cuanto afecta a la buena utilización de los medios de transporte, como a la seguridad de los mismos y de los peatones, tiene el honor de proponer a esa digna Corporación el anteproyecto que a continuación detallamos:

- 1.º No se permitirá estacionarse ni formar grupo en las calles, y los Agentes de la Autoridad invitarán, a los que se estacionen, a circular.
- 2.º Se prohíbe a los peatones caminar por las calzadas de las calles, debiendo hacerlo por las aceras y siempre por la derecha, en sentido de la marcha.
- 3.º El cruce de las calles se verificará en sentido perpendicular al movimiento de carruajes y, en las vías de gran circulación, únicamente frente a las esquinas de las entradas de las calles o sus transversales y frente a los refugios; en dichos puntos los Agentes de la Autoridad ampararán el paso de los viandantes.
- 4.º Si algún peatón fuese atropellado en los sitios no indicados para cruce, será una atenuante para el conductor, así como será una agravante si el atropello se comete en los cruces.
- 5.º Ningún carro de transporte podrá llevar más de dos caballerías en reata.
- 6.º Los vehículos de tracción de sangre circularán por las calles céntricas, al trote, con el fin de no interrumpir la circulación, y estarán obligados a marchar por el extremo derecho de las calles; es decir, junto a la cuneta de las mismas para no entorpecer la circulación de vehículos de motor mecánico.
- 7.º Los tranvías no pararán en los cruces de las calles y a su paso tocarán la campana.
- 8.º Se obligará a todos los vehículos a llevar la mano derecha.
- 9.º En las plazas se verificará siempre la circulación en sentido circular y guardando siempre en su marcha la dirección de la derecha.
- 10.º Quedará terminantemente prohibida la circulación de automóviles con escape libre.
- 11.º Igualmente queda prohibido dar emanaciones de humo procedentes del exceso de engrase de los motores.
- 12.º Los automóviles, desde el anochecer, estarán obligados a llevar dos faroles blancos al frente y un farol de color rojo en la parte posterior.
- 13.º Queda prohibido el uso de faros y reflectores dentro de los límites marcados.
- 14.º Se prohibirá el estacionamiento de vendedores ambulantes en la calzada.
- 15.º Prohibir, dentro de la población, la subida y bajada en los tranvías de los viajeros por el lado izquierdo.

16.º Los tranvías, automóviles y bicicletas, sonarán sus campanas o timbres de aviso al paso de las bocacalles.

17.º Los conductores de carros que no lleven pescante, deberán llevar cogida la caballería de varas, marchando a su lado y sujetándola del ramal de la cabezada.

18.º Se establecerán los siguientes puntos de parada para automóviles de alquiler: calle Miramar (en su totalidad), Boulevard (frente al Casino), frente al Gran Kursaal (en el centro de la Avenida), Plaza de Guipúzcoa (entre las calles Peñaflorida y Bengoechea), Estación del Norte, Estación de Amara y Paseo de los Fueros (junto al Puente de Santa Catalina).

19.º Para los coches de alquiler de tracción animal, las actuales, pero siempre en el sentido de la marcha.

20.º Toda persona que conduzca un automóvil, parará la marcha de éste inmediatamente que la Autoridad o sus agentes lo ordenen.

21.º Queda prohibida la circulación de autocamiones, carros y carretillas, por los Paseos de Salamanca, República Argentina, Príncipe de Asturias, Fueros, Arbol de Guernica, la Avenida de la Libertad y calle Zubieta.

22.º Establecer el sentido único, en la parte vieja de la población, en la siguiente forma: en la calle Mayor y paralelas, el sentido de marcha hacia la calle 31 de Agosto, y en esta calle y sus paralelas, hacia la calle Aldamar, pudiendo en esta calle ir en cualquier dirección.

23.º En la Alameda y el Boulevard, en el lado de los impares, sólo se permitirá la circulación en el sentido del Gran Casino, hacia el Puente del Kursaal, y en el lado de los pares recíprocamente.

24.º Dejar en vigor el Bando de 5 de marzo de 1921, en lo que se refiere a los autocamiones.

25.º Los autobuses dedicados al servicio de viajeros, deberán tener sus paradas fijas dentro de la población, al igual que los tranvías.

Los conductores estarán obligados a arrimar estos vehículos al extremo derecho de la calle, al efectuar las paradas, con el fin de no entorpecer la circulación.

Se prohibirá la subida y el descenso de los viajeros por la parte izquierda de los autobuses.

26.º Debe quedar prohibido el que todo vehículo, tanto de tracción animal como mecánica, maniobre o gire en redondo en las calles céntricas de la población.

Y para terminar, hemos de hacer constar la satisfacción con que este Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha visto el informe que esa Comisión ha elevado al Excelentísimo Ayuntamiento para llevar a cabo la implantación de los taxis en los automóviles de alquiler, medida hace tiempo anhelada por el público en general, que contribuirá indudablemente a establecer una competencia que redundará en beneficio de la población y a aumentar el desenvolvimiento de los vehículos mecánicos de alquiler en sustitución de los de tracción animal.

Al terminar nuestro descargo, hemos de dar a esa Comisión nuestras más expresivas gracias por el honor que nos ha conferido, poniéndonos a su entera disposición para cuantos asuntos estimen convenientes consultarnos».

# MUELLES

PARA TODA CLASE DE

# AUTOMÓVILES

FERROCARRILES Y CARRUAJES

**S. A. MUELLES Y ACEROS "EGUZKIA"**

## Depósitos

En <b>SAN SEBASTIAN.</b>	Urdaneta, 3.	Teléfono 2182
„ <b>BILBAO.</b> . . . . .	Espartero, 12, 2.º	„ 2852
„ <b>BARCELONA.</b> . . . .	Aragón, 371	„ 1677 G
„ <b>MADRID.</b> . . . . .	Sta. Engracia, 49	„ 1301 J
„ <b>VILLAREAL-ZUMARRAGA.</b>	—Fábrica	„ 14-90

## Garage **BENGOECHEA**

PRIMERA CASA EN AUTOMÓVILES DE ALQUILER

ABONOS MENSUALES, TRIMESTRALES Y ANUALES

COMPRA Y VENTA DE TODA CLASE DE AUTOMÓVILES

## Enrique Bengoechea

TALLER MECÁNICO

para reparaciones y transformaciones de automóviles y motores

**STOCK MICHELIN**

VULCANIZACIÓN DE CÁMARAS Y CUBIERTAS

- GASOLINAS, ACEITES Y ACCESORIOS -

TALLERES: Calle de Peña y Goñi

OFICINAS: Arcos de la Plaza de la Alameda, 4

TELÉFONOS 3-91 Y 1-05

**SAN SEBASTIAN**

## TALLER MECÁNICO

REPARACIÓN

DE AUTOMÓVILES Y MAQUINARIA

— DE —

## Agustín Arruabarrena

CALLE PARTICULAR DE CARQUIZANO

(Frente a la Tintorería de París)

BARRIO DE GROS

TELÉFONO 14-29

**SAN SEBASTIAN**

## II CIRCUITO AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIÁN

### LOS RESULTADOS OFICIALES

DÍA 22 DE SEPTIEMBRE DE 1924. — GRAN PREMIO DE MOTOCICLETAS

#### CATEGORIA A.

#### CLASIFICACIÓN OFICIAL

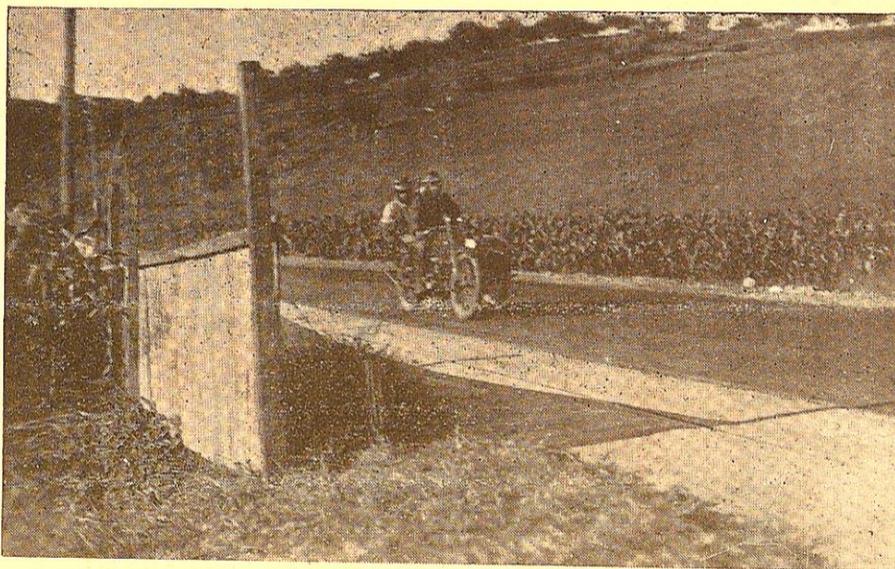
- 1.º—Número 9.—**Marc**, sobre Alcyon, en 3 h., 04' 24" 2/10.—Media de 87,020.
- 2.º— " 7.—**Jolly**, sobre Alcyon, en 3 h., 16' 05'-6,
- 3.º— " 5.—**Cantó**, sobre Velocette, en 3 h., 43' 17.
- 4.º— " 6.—**Santisteban**, sobre A. J. S., en 4 h., 08' 55'-6.

#### CATEGORIA B.

- 1.º—Número 19.—**Mateos**, sobre Douglas, en 4 h., 14' 32'-8.—Media de 84,055.
- 2.º— " 21.—**Anstice**, sobre Douglas, en 4 h., 41' 27'-2.
- 3.º— " 20.—**Whalley**, sobre Douglas, en 4 h., 44' 51.
- 4.º— " 14.—**Naure**, sobre Douglas, en 5 h., 32' 53'-0.
- 5.º— " 18.—**Santos**, sobre Douglas.

#### CATEGORIA C.

- 1.º—Número 27.—**Fuentes**, sobre Harley, en 5 h., 53' 34'-6.—Media de 75,629.
- 2.º— " 24.—**Arteche**, sobre Harley, en 5 h., 53' 44'-0.



*Un motorista en el Gran Premio*

#### CATEGORIA A.

Vuelta más rápida, **Marc**.  
(3.ª vuelta, en 11' 17' 8).  
Nacional mejor clasificado, **Cantó**.

#### CATEGORIA B.

Vuelta más rápida, **Whalley**.  
(3.ª vuelta, en 11' 04' 2).  
Nacional mejor clasificado, **Mateos**.

#### CATEGORIA C.

Vuelta más rápida, **Fuentes**.  
(1.ª vuelta, en 11' 31' 2).  
Nacional mejor clasificado, **Fuentes**.

Copa de S. A. R. el PRÍNCIPE DE ASTURIAS  
**Cantó**, sobre VELOCETTE.

DÍA 24 DE SEPTIEMBRE DE 1924. — GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPÚZCOA

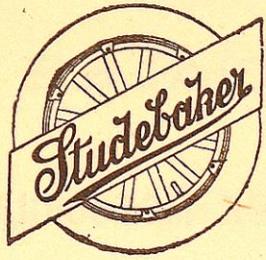
#### CLASIFICACIÓN OFICIAL

#### PREMIOS

##### 1.ª CATEGORIA

- 1.º—**Leblanc**, sobre Salmson, en 2 h., 08' 55'-4.  
Media de 82 kilómetros 600 metros.
- 2.º—**Rigal**, sobre Aries, en 2 h., 09' 33'-4.
- 3.º—**Bloch**, sobre Amilcar, en 2 h., 19' 21'-8.
- 4.º—**Manchón**, sobre Hisparco, en 2 h., 28' 51.
- 5.º—**Sierra**, sobre Hisparco, en 2 h., 32' 51'-4.
- 6.º—**Aguado**, sobre Scap, en 2 h., 33' 17.
- 7.º—**Marguerite**, sobre Hisparco, en 2 h., 39' 18'-4.
- 8.º—**Uribesalgo**, sobre Hisparco, en 2 h., 52' 48'-8.
- 9.º—**Segovia**, sobre Sara, en 2 h., 59' 51'-2.

Copa del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián.  
Medalla de Plata.  
Medalla de Bronce.



# Studebaker

## 1925



La casa **STUDEBAKER**, la más importante del mundo en construcción de coches de 6 cilindros (producción anual, 150.000 coches), presenta sus tres tipos 1925

**STANDARD-SIX**

**SPECIAL-SIX**

**BIG-SIX**

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



**AGENTES PARA GUIPÚZCOA: AMEZTOY Y SAGARDIA**

**GARAGE CANTÁBRICO**

Calle de San Francisco (Barrio de Gros)

TELÉFONO 23-75

♦ **SAN SEBASTIÁN**

## 2.<sup>a</sup> CATEGORIA

- 1.<sup>o</sup>—**Sailer**, sobre Mercedes, en 2 h., 38' 27"-8.  
Media de 80 kilómetros 650 metros.
- 2.<sup>o</sup>—**Peris**, sobre Aurea, en 2 h., 43' 51"-6.

## 3.<sup>a</sup> CATEGORIA

- 1.<sup>o</sup>—**Matths**, sobre Bignan, en 3 h., 41' 17"-2.  
Media de 86 kilómetros 631 metros.
- 2.<sup>o</sup>—**Springuel**, sobre Bignan, en 3 h., 51' 48.
- 3.<sup>o</sup>—**Mascratte**, sobre Diatto, en 4 h., 37' 15.
- 4.<sup>o</sup>—**De Vizcaya**, sobre Bugatti, en 5 h., 00' 18.

## 4.<sup>a</sup> CATEGORIA

- 1.<sup>o</sup>—**Laly**, sobre Aries, en 4 h., 13' 09"-2  
Media de 84 kilómetros 130 metros.

## 5.<sup>a</sup> CATEGORIA

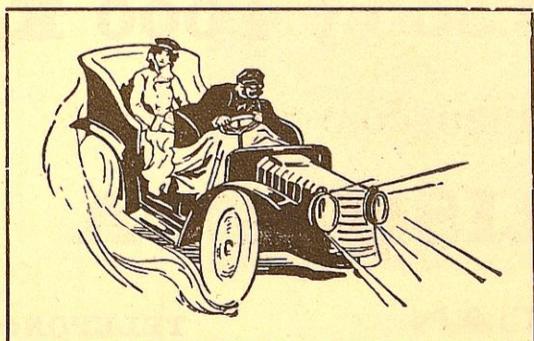
- 1.<sup>o</sup>—**Courcelles**, sobre Lorraine-Dietrich, en 4 horas,  
43' 19.—Media de 86 kilómetros 460 metros.
- 2.<sup>o</sup>—**Brisson**, sobre Lorraine-Dietrich, en 5 horas,  
00' 51"-4.

## 6.<sup>a</sup> CATEGORIA

- 1.<sup>o</sup>—**Gartner**, sobre Mercedes.

## CLASIFICACIÓN GENERAL

- 1.<sup>o</sup>—**Leblanc**, sobre Salmson, 82.—Trofeo de  
la Excma. Diputación de Guipúzcoa.
- 2.<sup>o</sup>—**Matths**, sobre Bignan.
  
- 1.<sup>o</sup>—**Brisson**, sobre Lorraine-Dietrich.—Copa  
de S. M. la Reina.
- 2.<sup>o</sup>—**Aguado**, sobre Scap.—Copa del Circulo  
Easonense.
- 3.<sup>o</sup>—**Segovia**, sobre Sara.—Medalla del Real  
Automóvil Club de Guipúzcoa.



## PREMIOS

Copa de la Asociación Nacional de Importadores.

Medalla de Plata.

Copa de la Compañía de Seguros «Omnia».

Medalla de Plata.

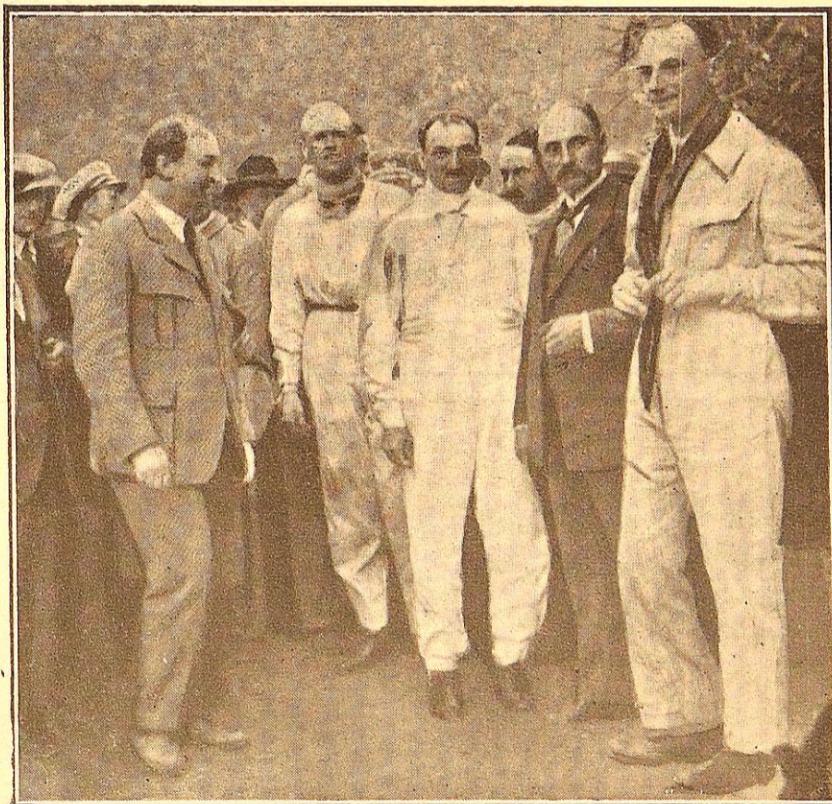
Medalla de Bronce.

Copa del Gran Kursaal.

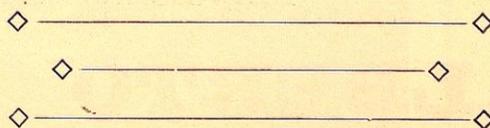
Copa del Club Cantábrico.

Medalla de Plata.

Copa del Marqués de Tenorio.



*Los constructores Bugatti y Delage con los corredores Seagrave, Morel y Benoist.*



# AUTOMÓVILES VERMOREL

## El 10 HP. Sport

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

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

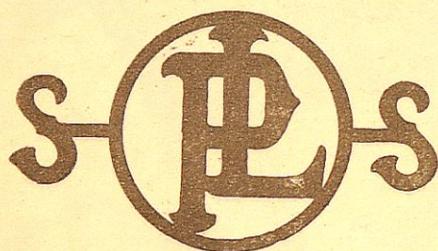
## CAMIONETAS DE 1.000 Y DE 500 KILOS

REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA: ALBERTO ABRISQUETA

Miracruz, 26 :: Teléfono 6-82



SAN SEBASTIAN



CHASSIS

y AUTOMÓVILES

# PANHARD & LEVASSOR

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

CAMIONES de 500, 1.000,

1.500, 2.000, 3.500 y 4.000 Kgs.

REPRESENTANTE PARA GUIPÚZCOA:

## ALBERTO ABRISQUETA

MIRACRUZ, 26

SAN SEBASTIAN

TELÉFONO 682

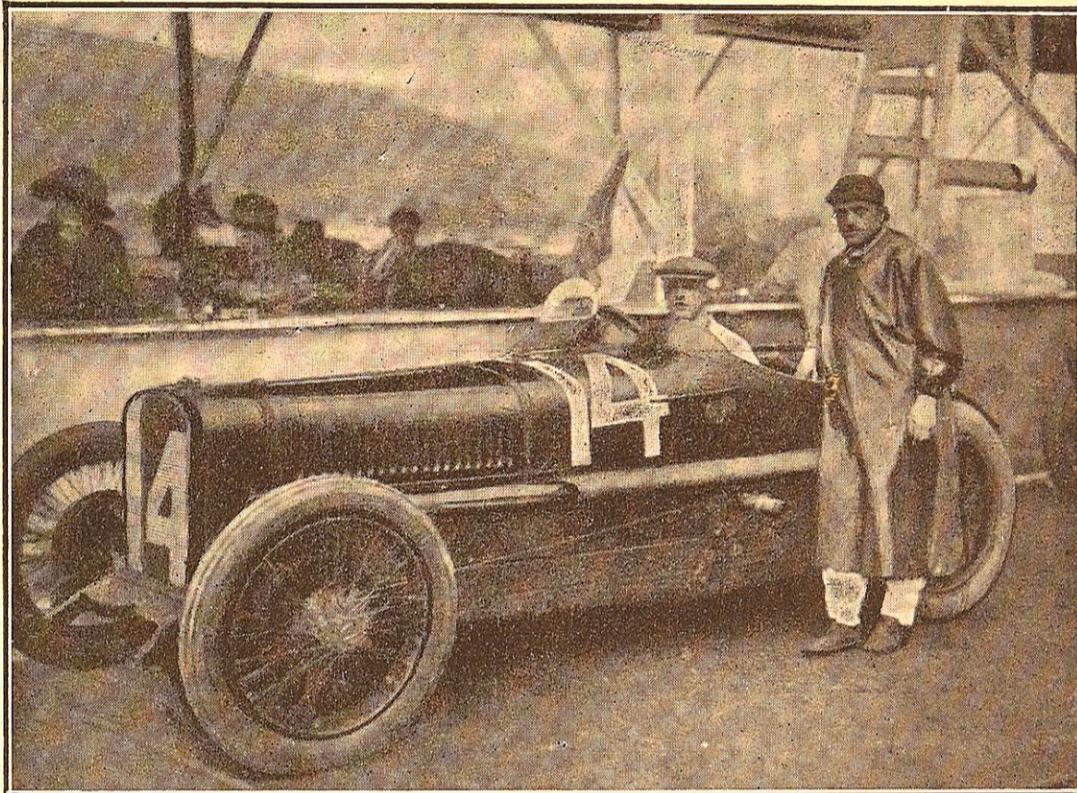
## DÍA 27 DE SEPTIEMBRE DE 1924.—GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN

### CLASIFICACIÓN OFICIAL

- 1.º—**Seagrave**, sobre Sunbeam, en 6 h., 01' 19"-6.
- 2.º—**Constantini**, sobre Bugatti, en 6 h., 02' 44"-4.
- 3.º—**Morel**, sobre Delage, en 6 h., 03' 49".
- 4.—**Divo**, sobre Delage, en 6 h., 11' 10"-8.
- 5.º—**De Vizcaya**, sobre Bugatti, en 6 h., 29' 09"-4.
- 6.º—**Chassagne**, sobre Bugatti, en 6 h., 46' 29"-8.

### PREMIOS

- Copa de S. M. el Rey.  
Trofeo del Real Aero Club de San Sebastián.  
Medalla de Oro.  
„ de Plata.  
„ de Plata.  
„ de Bronce.

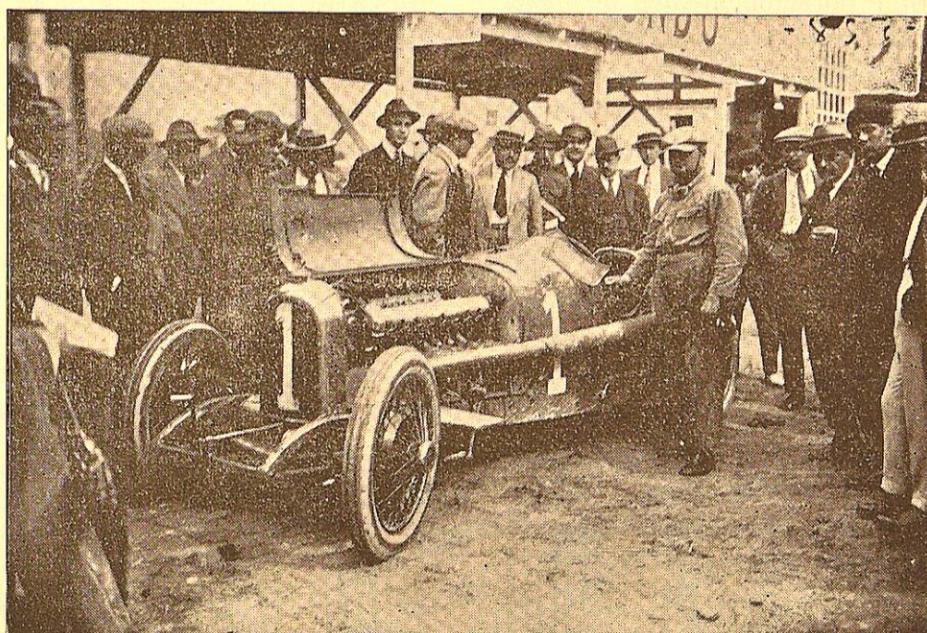


*Seagrave sobre el Sunbeam que resultó vencedor en el Gran Premio de Velocidad en 1924*

VUELTA MÁS RÁPIDA: **Constantini**, sobre BUGATTI, 9-15-2 :-: Copa del Duque de Almazán.

COPA DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA (P. = T. V.): **Seagrave**, sobre SUNBEAM.—43,249

Velocidad media del ganador: 103 kilómetros, 190 metros.



*Guyot, vencedor del Gran Premio de Velocidad en 1923*

### La Memoria presentada por la Junta Directiva

En la junta general ordinaria celebrada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa se leyó la Memoria anual presentada por la Junta directiva, con arreglo al precepto reglamentario.

En la misma se da cuenta de las gestiones realizadas por dicha Directiva para lograr la filiación del R. A. C. G. al de España, aspiración que se vió realizada al año de la fundación del Club.

Seguidamente se expone la fórmula presentada a la Excm. Diputación de Guipúzcoa para la cobranza del impuesto de automóviles.

He aquí las palabras contenidas en la Memoria al hablar de este punto:

«La Excm. Diputación de Guipúzcoa nos consultó recientemente sobre la fórmula a aplicar para la cobranza del impuesto sobre automóviles, habiendo este R. A. C. G. propuesto la clasificación de vehículos en cuatro categorías: *a*. De utilidad profesional (hasta 8 HP.) *b*. De turismo (de 8 a 14 HP.) *c*. De gran turismo (más de 14 HP.) *d*. Camiones o camionetas para transportes inferiores a 1.500 kilogramos de carga útil, y *e*. Camiones o camionetas para transportes superiores a 1.500 kgs. Proponíamos para la categoría *a* un descuento, a la categoría *b* y *d* la aplicación neta de la fórmula, y a la categoría *c* y *e* un recargo, sin fijar cantidades de ningún género. Para la fórmula que debía adoptarse, se le propusieron cinco, aconsejando la de D. Carlos Resines ( $H=0,08$ ),  $(0,785 d^2r)$ ,  $(0,6n)$ , que aplicada a distintos tipos de coche, es la que dio soluciones, a nuestro juicio, más aceptables.

Sin embargo, la Excm. Diputación no creemos adopte nuestro punto de vista, por falta material de tiempo, pues la consulta con que nos honró tuvo lugar a fines del pasado mes de diciembre.

Al tratar de dicha Corporación, hemos de hacer constar nuestro agradecimiento a su Comisión de Caminos, y muy especialmente a su ingeniero señor Pagola, por haber atendido siempre las indicaciones que en nombre de nuestros socios le hemos hecho sobre pequeños arreglos de carreteras».

Refiriéndose a la organización de las carreras del año 1924, dedica un cariñoso recuerdo a los organizadores de las celebradas en 1923, y elogia la actitud y buena disposición del Ayuntamiento, y muy especialmente de los alcaldes señores Vega de Seoane y Prado, que se mostraron siempre dispuestos a prestar su ayuda y colaboración para salvar los inconvenientes y obstáculos que se presentaban.

Propone que se ratifique el nombramiento de socio honorario hecho en favor del embajador de España en Francia, Sr. Quiñones de León, por el interés excepcional que demostró para que las carreras organizadas por el Club fueran incluídas en el calendario internacional.

Expresa su agradecimiento al ingeniero Sr. Faroux y tributa un expresivo voto de gracias por la ayuda prestada en todo momento al R. A. C. E., y muy especialmente a su Secretario general D. Carlos Resines.

Igualmente se muestra reconocido, de una manera especial, a los elementos militares que tan valiosa colaboración prestaron, y a los boy-scouts y Jefe de la Aduana de Behovia señor Vargas.

Refiriéndose a los premios concedidos, dice lo siguiente:

«Se solicitaron para premios copas de Entidades y particulares, y pudimos presentar a los concursantes el lote más hermoso que se haya visto en ocasiones semejantes, gracias a las que enviaron SS. MM. el Rey y la Reina, S. A. R. el Príncipe de Asturias, Excelentísima Diputación, Excmo Ayuntamiento, Real Automóvil Club de España, Compañía de Seguros «Omnia», Asociación Nacional de Importadores, Gran Kursaal, Club Cantábrico, Real Aero Club, Círculo Easonense, Duque de Almazán, Marqués de Tenorio y J. M. Nahón, a todos los que volvemos a expresar aquí nuestro agradecimiento.

Los premios en metálico, que se aproximaban a la respetable cifra de 100.000 pesetas, fueron distribuidos a las veinticuatro horas de terminada cada carrera, con gran satisfacción de los beneficiados, que vieron desaparecer así los inmotivados temores. Al llegar a este punto no debemos olvidar decirnos que entre las cantidades de que dispusimos figuraba una importadte, donada por el Sr. Marquet, que además autorizó el paso por el hipodromo y facilitó cuanto de él solicitamos, quedándole por ello muy reconocidos».

Transcribimos íntegra, por su interés, la parte final de la Memoria, que dice así:

«Ahora nos ocupamos de la preparación de todo lo necesario para 1925, cuyos reglamentos, como el pasado, seréis los primeros en recibir.

Concedidas a este R. A. C. G. las fechas 13, 14 y 15 de septiembre, por la Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, gracias a las gestiones y al apoyo entusiasta del delegado del Real Automóvil Club de España en dicha Asociación, señor conde de Jiménez de Molina, nuestra comisión deportiva ha acordado, en principio, suprimir la carrera de motocicletas, sustituyéndola por la de cochecitos (voiturettes), tan prácticos y hoy tan en boga; celebrar una carrera de coches de turismo de doce horas, por el estilo de la de Le Mans, modelo en esa categoría, y la ya clásica de velocidad.

Ha sido muy grato para el Club ver que sus carreras están concepuadas como pruebas de primera categoría, como lo demuestra que sea una de las que se tienen en cuenta para la clasificación del campeonato de los países latinos.



# Club de Guipúzcoa

OCIAL

Para finalizar lo relativo a carreras, dos palabras sobre el GRAN PREMIO DE EUROPA en 1926. Automovilistas todos, nada os decimos sobre su importancia, pues la conocéis perfectamente. Corresponde correrse en España el año citado, y ya el verano pasado lo solicitamos verbalmente; pero al aproximarse la época en que el R. A. C. E. debía decidir el lugar donde hubiera de correrse, las solicitudes menudearon y hubimos de hacer constar nuestros merecimientos para ser los designados.

Para hacer entrega a nuestro Augusto Presidente honorario de la primera insignia de que dispuso el Club, se acordó el viaje a Madrid de dos de nuestros directivos, y al poner en sus manos el distintivo, vimos corroborada nuestra idea de la simpatía y cariño con que S. M. nos distingue, y de su buen deseo de que fuese Guipúzcoa el sitio designado para el Gran Premio. Nuestra gratitud al Monarca por su aceptación de la presidencia honoraria, debe ser mayor por su interés en cuanto al Gran Premio se refiere.

Hicimos ver a S. M. el plano del proyecto de reforma de la carretera, cómo ha de quedar para el Gran Premio, mereciendo elogios de S. M. Debemos haceros presente el interés que en todo momento ha habido en la Excma. Diputación, que ha facilitado todo lo que a carreteras se refiere, aprobando cuanto la Comisión de Caminos propuso, por lo que os proponemos un voto de gracias a nuestra primera Entidad Provincial, así como al Ayuntamiento de San Sebastián por la subvención que concede.

Aprovechando el hallarse en Madrid, se entregó en el R. A. C. E. nuestra solicitud, acompañada de los planos indicadores del estado en que ha de quedar la carretera del circuito, y la promesa del Ayuntamiento de San Sebastián de una importante subvención.

A pesar de todo ello y de quedar perfectamente definida nuestra aportación, fué necesaria toda la buena voluntad, el entusiasmo por la idea y el gran cariño que por nuestro Club siente el conde de Caudilla, para que con su trabajo y perseverancia

llegase al convencimiento de la Junta del Real Automóvil Club de España que lo que nosotros proponíamos no era igualado por nadie, y que las condiciones de nuestro circuito son, por hoy, únicas en España. Así lo vió la Junta y por unanimidad acordó nuestra colaboración con el R. A. C. E. para esa gran prueba. Si grande ha sido nuestro trabajo para lograrlo, no fué menor el del Excmo. Sr. Conde de Caudilla, a quien hemos dado las gracias más expresivas, que os rogamos aumentéis con vuestros votos por ser de justicia.

Los numerosos servicios de orden turístico (itinerarios, planos, etc.); económico (gasolina, aceites, neumáticos, etc.) y la importancia adquirida por las carreras, han hecho que los locales en que hemos de desarrollarlos hayan sido insuficientes. Empezamos modestamente en el cuartito de la calle de Churruca; hubimos de trasladarnos, por insuficiencia, al Hotel María Cristina, y la práctica nos ha dicho que tampoco allí había sitio material para trabajar con un poco desahogo, por lo que hemos decidido instalarnos en los bajos del Teatro Victoria Eugenia, donde estamos haciendo unas reformas para que el Club esté sino con lujo, cuando menos con el decoro que le corresponde.

Recientemente hemos decidido la publicación de un BOLETÍN OFICIAL que se será nuestro órgano de comunicación, en el que periódicamente veréis los nuevos servicios que se implanten o las modificaciones que se introduzcan en los establecidos, los reglamentos de carreras y cuantas noticias puedan ser de interés a los que nos interesamos por las cuestiones automovilistas.

Expuesta nuestra gestión en este año de vida, os recordamos el art. 20 del Reglamento, por el que debe ser renovada parte de la Junta; y para terminar, vamos a daros cuenta de nuestra situación financiera, suplicándoos aprobéis esta Memoria, no sin deciros que si el acierto no ha coronado nuestros buenos deseos, nuestra voluntad no ha podido ser mejor».

## La Junta General

El día 17, a las siete de la tarde tuvo lugar la Junta general ordinaria del R. A. C. G., en su local del Hotel María Cristina.

Reinó gran animación, asistiendo muchos socios. Se leyó la Memoria de la Junta Directiva, el Balance de cuentas del ejercicio de 1924 y el presupuesto de gastos e ingresos para 1925.

A continuación el Presidente manifestó que reglamentariamente cesaban en sus cargos el Presidente y los Sres. San Gil, Garbayo, Peña, Echaide y Carrasco, pero que la Junta por motivos de delicadeza ponía todos los cargos a la disposición de la Junta

general. Hicieron uso de la palabra los Sres. Machimbarrena D. Juan, Mendizábal D. Antonio, Carasa y Marqués de Caviedes, exponiendo su opinión de que debía ser reelegida la Junta y así se acordó por unanimidad.

Se tomó el acuerdo de elevar la cuota de entrada para los socios que ingresen a partir del 1.º de abril próximo a 100 pesetas.

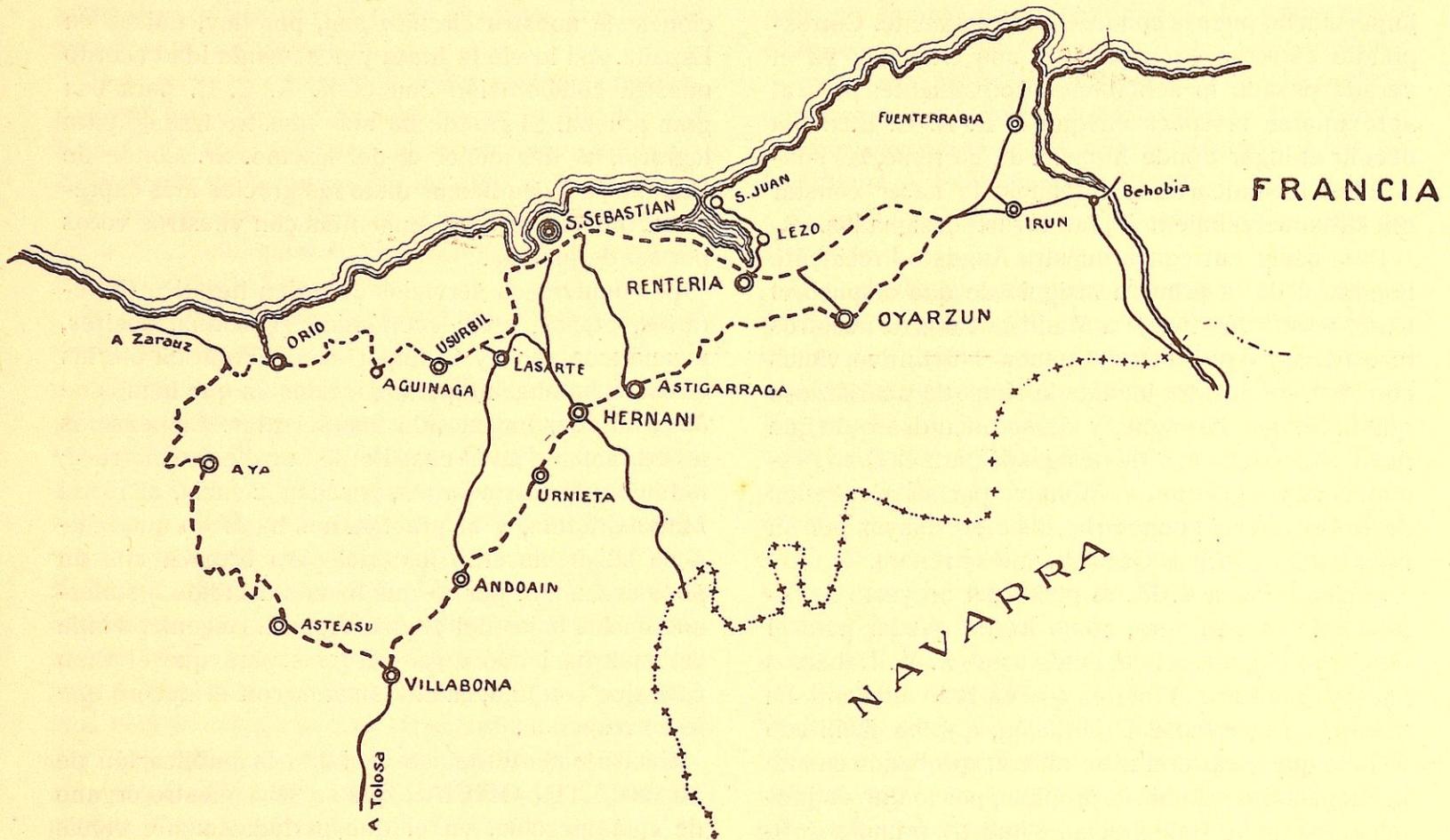
Se acordó también adherirse al homenaje que en honor de S. M. el Rey organiza el Ayuntamiento de Madrid y que la representación del R. A. C. G. la ostente el Sr. Rezola en su viaje a Madrid.

# TURISMO

## POR ESAS CARRETERAS...

Comenzamos con el de hoy, la publicación de un itinerario mensual para que los automovilistas puedan efectuar curiosas y agradables excursiones. Este primer itinerario se limita a un recorrido provincial.

Publicaremos sucesivos recorridos provinciales, para luego continuar con otros regionales y nacionales y terminar finalmente con el trazado de los más pintorescos y conocidos itinerarios por el extranjero.



### Itinerario: San Sebastián a San Sebastián, por Orio, Villabona, Hernani y Oyarzun

(DISTANCIA DE 91 Kms.)

<p><b>SAN SEBASTIAN</b> _____ 0 0</p> <p>Salida por la Concha y calle Matía. Al km. 5,7 puente sobre el que pasa el ferrocarril de la Costa y curva peligrosa. En el km. 7 empalma a la izquierda una carretera que va a Hernani. Poco después paso superior al ferrocarril y en el kilómetro 7,7 empalma a la izquierda la carretera a Lasarte. Seguir derecho, curva peligrosa a la entrada en</p> <p><b>USURBIL</b> _____ 10,5 10,5</p> <p><b>AGUINAGA</b> _____ 3 13,5</p> <p><b>ORIO</b> _____ 7 20,5</p> <p>A la salida se cruza el río Oria e inmediatamente comienza la subida de Zudugaray, pendiente 10% altura 75 m. Al llegar al alto tomar a la izquierda, carretera estrecha y sinuosa muy pintoresca pendiente continua suave 5%</p> <p><b>AYA</b> _____ 10,5 31</p> <p>(Altura sobre el mar 294 m.) Poco después se inicia el descenso curvas peligrosas.</p>	<p><b>ASTEASU</b> _____ 13 44</p> <p><b>VILLABONA</b> _____ 3 47</p> <p>En el cruce tomar a la izquierda la carretera general. Poco después paso por debajo del puente del ferrocarril del Norte.</p> <p><b>ANDOAIN</b> _____ 4,5 51,5</p> <p>A la salida del pueblo en el primer cruce (Bazcardo) tomar a la derecha y luego a la izquierda. Carretera ondulada.</p> <p><b>URNIETA</b> _____ 4 55,5</p> <p><b>HERNANI</b> _____ 3 58,5</p> <p>Travesía estrecha y peligrosa por la calle del Urumea. Siempre a la derecha. Poco después paso a nivel peligroso.</p> <p><b>ASTIGARRAGA</b> _____ 2,5 61</p> <p>Tomar en el cruce la carretera de la derecha, pintoresca y sinuosa.</p>	<p><b>OYARZUN</b> _____ 9 70</p> <p>En la plaza tomar a la derecha. En seguida fuerte subida.</p> <p><b>LAS VENTAS</b> _____ 5,5 75,5</p> <p>Tomar a la izquierda la carretera general. Paso sobre el ferrocarril del Norte y tranvía a la Frontera. Poco después comienza la subida de Gainchurizqueta (altura 83 m.) pendiente suave al descenso dos túneles.</p> <p><b>PRECAUCIÓN.</b></p> <p>Se deja a la izquierda la carretera a Oyarzun 1 km. antes de</p> <p><b>RENTERIA</b> _____ 8 83,5</p> <p><b>PASAJES</b> _____ 2 85,5</p> <p><b>SAN SEBASTIAN</b> _____ 5,5 91</p>
---	--	---

# UN AMATEUR DEL AUTOMÓVIL

Por TRISTÁN BERNARD

Era hace unos diez o doce años—no conozco suficientemente la historia del automóvil para fijar con exactitud la fecha;—en fin, era en la época de los primeros automóviles. Mi amigo Hilario me había anunciado, con cierta solemnidad, que iba a tener una *máquina*, como se decía entonces, y que esa máquina correría cuarenta kilómetros por hora. En menos de seis horas me conduciría hasta el mar.

Algunos meses después encontré a mi amigo en el tren de Trouville.

—¿No tienes todavía tu máquina?

—¿Qué máquina?

—La que debían entregarte para la primavera...

Me contestó negativamente moviendo la cabeza, los ojos sonrientes, con aire de inteligencia...

—Es preciso esperar—me dijo.—No están todavía dispuestos...

Después, inclinándose a mi oído, como para revelarme un secreto de Estado, dijo:

—Si tienes tres días libres en el mes de septiembre, te llevaré por las carreteras del Loire. Ya verás lo que es un automóvil...

Su rostro adoptó un aire casi grave. Me dijo luego entre dientes: ¡América...!

Y añadió:

—«Allí van a tener máquinas extraordinarias. La primera que venga a Europa será para mí».

Transcurrió el mes de septiembre sin que me enviara aviso alguno. Lo volví a ver con motivo del «Paris-Burdeos» que acababa de ganar Fournier. Me habló de la carrera, de las enseñanzas que se desprendían de la misma, del encendido, de la circulación de agua, del carburador... En aquella época, yo no comprendía nada de aquello. A pesar de ello, escuchaba con gestos aprobatorios, destinados a detener en su carrera las explicaciones suplementarias. Terminó por decirme:

—Mañana tendré mi coche...

Las gentes del oficio comenzaban a decir ya: coche.

Iba a tener un coche de no sé que marca. Era una marca no clasificada en la carrera Paris-Burdeos, pero que la había ganado moralmente. Yo conozco bastante bien a grandes conocedores del sport, gentes informadas que no aceptan jamás como vencedor de la carrera al que ha llegado el primero. Este es el vencedor de la masa. Ellos tienen su vencedor, que habían designado ya antes de la prueba y que ha sido eliminado por un accidente independiente de la construcción, un accidente imprevisto.

\* \* \*

El coche que esperaba Hilario no estuvo dispuesto para el día de la prueba. Este retraso era debido a una razón justificada que he olvidado. Su motor era en una mitad de mayor potencia que el de los coches de la carrera. «Hubiera ganado, por lo menos por dos horas, si llega a correr». Era bien sencillo; no había más que dos marcas en el mundo: una marca belga que acababa de fundarse y esa otra...

No he vuelto a escuchar el nombre de esa casa. Solamente sé que me hizo un elogio extraordinario y que seis meses después me dijo que era un establecimiento de vieja quincallería que no fabricaba más que zuecos y que, desde luego, no había podido lograr que le entregara su coche...

Afortunadamente—añadió—¿qué hubiera hecho yo ahora con aquél cacharro?

Estábamos ese día en el Salón del Automóvil. Su rostro adquirió repentinamente un aire misterioso y extasiado. Me condujo del brazo, sin decir una palabra, llevándome hasta un stand. Me detuvo junto a un enorme coche...

—¿Qué te parece?

Generalmente, yo respondo a esas preguntas sin examinar el objeto designado. Miro el rostro del interlocutor. El de Hilario expresaba admiración... Contesté sin vacilar, firmemente:

—¡Magnífico...!

—¿No es verdad?—me dijo arrebatado.

—No le miremos demasiado... (Me enseñó un señor que se encontraba en medio del stand conferenciando con algún comprador). Tenemos una diferencia de dos mil francos y si observa que el coche me interesa con exceso... Estoy seguro—añadió con resignación—que acabaría por llegar al precio que me pide... Soy incapaz de renunciar a ese chisme y lo demuestro demasiado...

\* \* \*

En el Salón del siguiente año, Hilario se encontraba también en igual disposición, próximo a ultimar su compra, pero el coche y la casa eran distintos. Me anunció que sus ideas habían cambiado radicalmente en lo que respecta a los motores. Me dió sus razones, que acepté sin dificultad alguna. Su competencia aumentaba de año en año. Saludaba en los stands a todos los directores. Estos le contestaban, a mi modo de ver, distraidamente. Me acuerdo que me habló de uno de ellos como de uno de sus más íntimos amigos, que frecuentemente le tomaba como confidente. «Buenos días»—le dijo al llegar al stand. Y como el otro, después de contestar con un signo de cabeza, se dirigiera seguidamente a sus asuntos, Hilario, para explicarme la cordialidad un poco tibia de esa acogida, murmuró entre dientes, o mejor dicho: «Buenos días de nuevo»...

Sin embargo, lo mismo que su competencia, su coche se perfeccionaba de estación en estación; la fuerza de su motor aumentaba todos los inviernos. Aumentó de 24 a 40 caballos, después a 60, a 80. Cuando volví a verlo en el último circuito, en las eliminatorias, era ya un 120 caballos, que le había faltado por la mañana, en el momento en que lo esperaba delante de su puerta, con su gran vestimenta de chauffeur. Había venido en tren con su gorro, sus lentes y una pequeña chaqueta de cuero. Yo lo había encontrado anteriormente y en distintas ocasiones con la misma indumentaria, en diversos vagones-bars y vagones-restaurants. Me dió detalles interesantes sobre los coches de la carrera y me habló con cierta indulgencia, verdaderamente meritoria en un hombre que se hallaba en la postura de quien compara su coche con todos los demás, encontrándolo más poderoso, perfecto y rico en cualidades que los otros, y con menos defectos que el jumento de Rolando.

No miremos a Hilario con severidad. Hilario no es un impostor. No trata de engañarme. Habla especialmente para sí mismo. Tiene la locura del automóvil y, sin embargo, nadie le ha visto jamás, no digo en su coche, sino en un coche. Es un poeta. Es el verdadero amateur.

TRISTÁN BERNARD



## SERVICIOS DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPÚZCOA

*Los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa tienen derecho a utilizar los servicios y ventajas, ya implantados, que son los siguientes:*

1.º DOMICILIO SOCIAL.—A frecuentar el Club y usar los servicios en él establecidos.

2.º SERVICIO DE LA OFICINA-SECRETARÍA.—La oficina-Secretaría del R. A. C. G., se encuentra abierta todos los días, de diez a una de la mañana y de tres y media a ocho de la noche, donde los señores socios podrán formular cuantas reclamaciones, solicitudes, quejas e iniciativas estimen oportunas, las cuales serán tramitadas y sometidas a estudio de la Junta Directiva.

3.º GESTIONES DE ORDEN GENERAL.—El Real Automóvil Club de Guipúzcoa practica constantemente gestiones relacionadas con el automovilismo cerca de las Autoridades militares, judiciales y administrativas, procurando que redunden en beneficio del mismo.

4.º CLUBS CORRESPONSALES.—El R. A. C. G. facilita a sus socios, tarjetas de presentación para los Clubs corresponsales, en los cuales les prestarán cuanta ayuda reclamen, y les facilitarán los datos que necesiten, tanto en Madrid, en el *Real Automóvil Club de España*, Alcalá 69, como en los demás Clubs nacionales y extranjeros.

5.º ITINERARIOS.—El R. A. C. G. facilita a sus socios datos referentes a los itinerarios que deben seguir, tanto en sus excursiones por España, como por el extranjero.

6.º INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LAS CARRETERAS.—Los socios del R. A. C. G., tienen a su disposición un servicio gratuito de información sobre el estado de las carreteras de la Península que ofrezcan alguna dificultad para la circulación de automóviles.

7.º CARRETERAS.—El R. A. C. G. gestiona la reparación de éstas y presenta reclamaciones cuando el mal estado de ellas lo requiera.

8.º SEÑALAMIENTO DE CARRETERAS.—El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, dentro de los límites impuestos por su presupuesto anual, efectúa el señalamiento de peligros, colocando postes de hierro que llevan placas con los signos adoptados por el Convenio Internacional de París de 1909.

Todo Socio del R. A. C. G. que desee el señalamiento de algún peligro, puede dirigirse al señor Secretario, facilitándole las indicaciones siguientes:

Clase de peligro que desea se señale.

Carretera y kilómetro de la misma en que se halle dicho peligro.

Una vez facilitados estos datos, el R. A. C. G. procede a la colocación de los postes necesarios, sin que esto ocasione gasto alguno al Socio que hubiese solicitado.

9.º MATRÍCULA DE AUTOMÓVILES.—El Real Automóvil Club de Guipúzcoa se encarga de gestionar la matrícula de los coches pertenecientes a sus so-

cios en el Registro del Gobierno Civil, así como de obtener los duplicados de las licencias que se hubiesen extraviado.

10. CERTIFICADOS DE APTITUD.—El R. A. C. G. se encarga de gestionar la expedición de los permisos de conducir automóviles, que necesiten sus socios y el personal a las órdenes de éstos, así como de obtener los duplicados de los certificados que se hubiesen extraviado.

11. PERMISOS INTERNACIONALES DE CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES EN EL EXTRANJERO. Los socios del R. A. C. G. pueden obtener en éste los permisos internacionales creados por el Convenio de París de 1909, con los cuales tienden a conducir sus automóviles en los países convenidos y a que sus coches circulen libremente por ellos, sin que puedan las autoridades de dichos países obligarles a sufrir un examen de capacidad para conducir, ni a que el coche sea reconocido.

Los países en los que son valederos los permisos internacionales expedidos por el R. A. C. G., son los siguientes: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Francia, Argelia, Gran Bretaña e Irlanda, Gibraltar e Indias Británicas, Grecia, Hungría, Italia, Luxemburgo, Mónaco, Países Bajos, Portugal, Rumanía, Suecia y Suiza.

Estos permisos son valederos para un año, a contar desde el día de su expedición.

12. PASO DE ADUANAS NACIONALES Y EXTRANJERAS.—El R. A. C. G. pone a disposición de sus socios:

a) Pases especiales para la exportación temporal de automóviles, valederos para un año.

b) Trípticos para el paso de fronteras, sin que sea necesario efectuar en ellas depósitos en fianzas, ni recurrir a la intervención de Agentes intermediarios.

Las Aduanas para que este Club expide trípticos, son las pertenecientes a los países siguientes:

Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Holanda, Hungría, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza, Polonia, Finlandia y Checoslovaquia.

13. CARNETS DE PASSAGES EN DOUANE.—Este Club también expide a sus socios esta clase de documentos para el paso de Aduanas extranjeras, los cuales presentan grandes ventajas cuando se desea recorrer varios países.

Son valederos para las Aduanas de:

Bélgica, Dinamarca, Francia, Holanda, Hungría, Italia, Noruega, Rumanía, Suecia, Suiza e Inglaterra.

14. CARNETS KILOMÉTRICOS.—Utilizables para el transporte de automóviles por ferrocarril, por las líneas del Norte, M. Z. A., Andaluces y Sur de España, Caminos de Hierro de Granada (Baza-Guadix), Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, por tarifa especial y con arreglo a las condiciones establecidas por la misma.

15. VAGONES CERRADOS.—La Secretaría del Real Automóvil Club de Guipúzcoa se encarga, gratuita-

mente, de gestionar la obtención de vagones cerrados especiales para el transporte de automóviles.

16. RECLAMACIONES A LOS FERROCARRILES.—El R. A. C. G. se encarga de gestionar las reclamaciones necesarias a las Compañías de Ferrocarriles cuando ocurran desperfectos en los coches transportados.

17. MECÁNICOS Y CONDUCTORES.—El Real Automóvil Club de Guipúzcoa se encarga de proporcionar a sus socios el personal de mecánicos y conductores que puedan necesitar, después de informarse sobre las aptitudes y moralidad de éstos.

18. IMPUESTOS.—El R. A. C. G. se encarga de efectuar las operaciones de alta y baja en los impuestos, así como de asesorar a los señores socios en caso de reclamaciones y denuncias.

Los socios residentes fuera de la capital que vengan a esta en sus coches, pueden dirigirse al Real Automóvil Club de Guipúzcoa para que éste se encargue de obtener para ellos las correspondientes licencias.

19. PUBLICACIONES DEL R. A. C. G.—Sus socios tienen derecho a adquirirlas, para ellos mismos, a los precios mínimos fijados por la Junta Directiva.

20. CONCURSOS Y CERTÁMENES.—En los certámenes y concursos organizados por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, los socios del mismo que a ellos concurren, gozan de condiciones especiales.

21. ACCESORIOS.—Ponemos en conocimiento de nuestros socios que la Casa *Arbide y Vildósola*, An día 2, San Sebastián, hace el 10% de descuento sobre la tarifa de accesorios, neumáticos y aceites.

El socio que desee utilizar este servicio deberá atenerse a lo estatuido en el Reglamento de Sumi-

nistros del R. A. C. G., siendo el sistema a seguir el de vales que se facilitan en Secretaría.

22. NEUMÁTICOS.—El R. A. C. G. proporciona a sus socios toda clase de neumáticos Michelin, Dunlop, Goodyear y de otras marcas, con un descuento de 20% sobre sus tarifas ordinarias.

El Socio que desee utilizar este servicio deberá atenerse a lo estatuido en el Reglamento de Suministros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

23. INSIGNIAS.—En la Secretaría del R. A. C. G. se hallan a la venta insignias pequeñas y grandes para coche con el distintivo del Club.

Las pequeñas son de plata esmaltada y su precio es de pesetas 7,50.

Las grandes, para su sujeción al radiador, tapón del mismo o en otro lugar del coche, son de metal blanco inoxidable y su precio es de pesetas 25.

24. SEGUROS.—Siendo siempre nuestro constante deseo el poder ir facilitando servicios a nuestros socios, donde encuentren ventajas o facilidades para su vida automovilista, tenemos el gusto de comunicarle que acabamos de llegar a un acuerdo con la Compañía de Seguros «Omnia», S. A., para obtener de ella ventajas especiales, y por cuyo motivo la reconocemos como oficial de este Club.

En Secretaría facilitan a los señores socios datos por los que podrá apreciar los beneficios de su póliza combinada y, si lo deseara, estamos a sus órdenes para ampliarle cuantos datos necesite sobre sus otras pólizas o combinaciones de seguros independientes.

(Continuará)

---

## ANTE LAS GRANDES CARRERAS

# LAS OBRAS DE REFORMA DEL CIRCUITO

---

Por la Comisión Provincial de Guipúzcoa se ha hecho ya la adjudicación de las obras de reforma del circuito automovilista de Lasarte, con arreglo a los siguientes grupos:

GRUPO I.—Consiste en el ensanche de la carretera general hasta quince metros, en el tramo comprendido entre el kilómetro 13 y el cruce de Bazcardo. A los señores Genua y Unanue por la cantidad de 50.000 pesetas.

GRUPO II.—Consistente en ensanche y mejora de la curva Berrospe y variante de trazado de Urbaneta, desde Andoain al alto del caserío donde se despistó Lee Guinness. A don Domingo Zabaleta por la cantidad de 74.305 pesetas.

GRUPO III.—Consistente en ensanche de la travesía de Urnieta y Mandasubi con formación de peraltes. A don Manuel Azurmendi por la cantidad de 86.357 pesetas.

GRUPO IV.—Consistente en nuevo proyecto de variante y supresión de la actual travesía de Hernani. Esta variante comienza

antes de Hernani, toma a la izquierda del pueblo, pasando por el antiguo cementerio, y va a unirse a la carretera actual cerca de Galarreta. El primer trozo de la variante va hasta el cementerio, aproximadamente, y el segundo desde este punto hasta Galarreta. Primer trozo, a don Bernardino Elizarán por la cantidad de 103.500 pesetas.

GRUPO V.—Consistente en el segundo trozo del anterior proyecto. A don Lorenzo Arteaga en la cantidad de 166.980 pesetas.

GRUPO VI.—Consistente en ensanche y mejora de curvas y rasantes entre Oriamendi y Lasarte. A don Salvador Asúa en la cantidad de 32.990 pesetas.

En el número próximo de este BOLETÍN publicaremos una amplia información, detallando en qué consisten esas obras y cuáles son las modificaciones que van a introducirse con arreglo al magnífico proyecto trazado por el culto ingeniero de obras de la Diputación Provincial señor Pagola.

# MARIN

ESTUDIO FOTOGRAFICO EN PLANTA BAJA

REPORTAJE DE ACTUALIDAD DEPORTIVA  
FOTOGRAFÍAS DE LOS CIRCUITOS CELEBRADOS

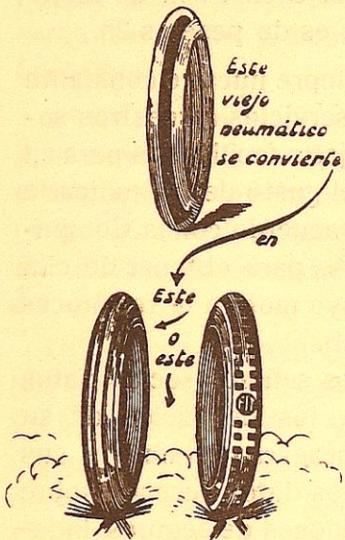
LABORATORIOS Y TRABAJOS PARA LOS SRES. AFICIONADOS  
— CINEMATÓGRAFOS PATHE-BABY Y PELÍCULAS

Depósitos de KODAKS, NETTEL, GOERZ Y ERNEMAM

Garibay, n.º 24

SAN SEBASTIAN

Teléfono 21-25



y puede rodar todavía  
muchos Miles de Kilómetros

RECAUCHUTADOS



VULCANIZACIONES

RENOVACIÓN DE CUBIERTAS DE AUTOMÓVIL

Agencia exclusiva para España de los accesorios siguientes:

Llave de descompresión «KING» — «BUJIA POLE»  
Cric «G. S.» — Transformador «WAN-KERV»  
Anti-Faros «SA FE»

MIRACRUZ, 28 - A

SAN SEBASTIAN

## AUTO-ACCESORIOS

VILDÓSOLA - ARBIDE

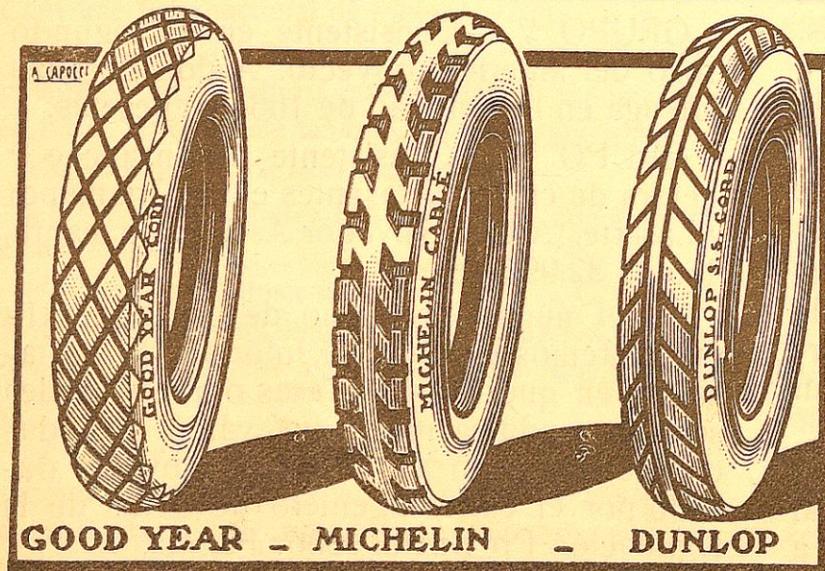
ANDIA, 2  
TELÉFONO 9-37

La casa más acreditada entre los automovilistas por ser la que vende los accesorios más baratos.

REPRESENTANTES DE LOS AUTOMÓVILES

**CHENARD - WALCKER**

MODELOS 8 - 11 - 15 - 3 - 2 - 3 y 4 litros SPORT

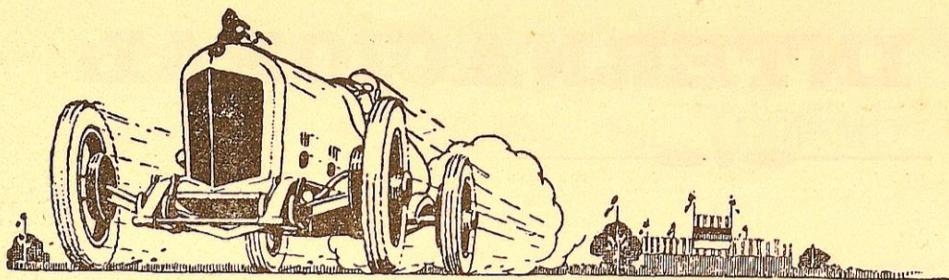


GRANDES EXISTENCIAS  
DE NEUMÁTICOS,  
BANDAJES Y ACCESORIOS

Izaguirre Hermanos

Miracruz, 22 :: Teléfono 9-51

San Sebastián



# EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

**13, 14 y 15 SEPTIEMBRE 1925**

Concedidas al Real Automóvil Club de Guipúzcoa, por la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, las fechas de **13, 14 y 15 de Septiembre de 1925** para la celebración de su Meeting anual, la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en su reunión del 20 de Diciembre y a la que asistían la totalidad de sus vocales, ha fijado la Reglamentación de las tres carreras que se disputarán en las citadas fechas, como sigue:



**SEAGRAVE**  
Ganador del Gran Premio de Velocidad en 1924

DÍA 13 DE SEPTIEMBRE

## III GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DE SAN SEBASTIAN

DISTANCIA: DE 500 A 550 KILÓMETOS  
CARROCERÍA DE CARRERAS: 2 ASIENTOS

### CATEGORÍAS

CATEGORÍAS: A.—Hasta 750 cm<sup>3</sup> de cubicación cilindrada total.  
              : B.—Hasta 1.100 cm<sup>3</sup> de                   "                   "  
Peso mínimo en vacío: 350 kgs.

### PREMIOS

CATEGORÍA: A.—1.er Premio .....	5.000 Ptas.
2.º   " .....	1.500   "
3.º   " .....	750   "
Al corredor que dé la vuelta más rápida.....	250   "
CATEGORÍA: B.—1.er Premio .....	5.000 Ptas.
2.º   " .....	1.500   "
3.º   " .....	750   "
Al corredor que dé la vuelta más rápida.....	250   "

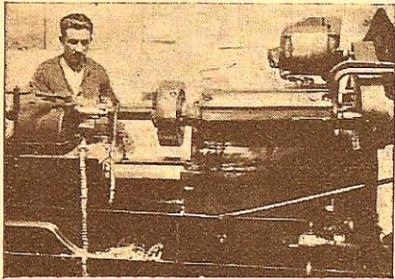
A estos premios hay que añadir las Copas que oportunamente se anunciarán.

# GARAGE INTERNACIONAL

## MAÑERO Y MENDIBURU

Gloria, núm. 2 **SAN SEBASTIÁN** Teléfono 24-36

### GRANDES TALLERES MECANICOS



Torno «MONARCH» a monopolea

### ENTALLADORA "OERLIKÓN"

para tallar engranes cónicos y coronas a la perfección

ÚNICA EN LA REGIÓN DEL NORTE

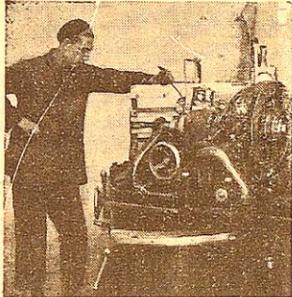
FRENOS PARA CAMIONES

"U. S. A."

ACCESORIOS

PIEZAS DE RECAMBIO

NEUMÁTICOS



Entalladora «OERLIKÓN»

ESENCIAS Y GRASAS

CARGA DE ACUMULADORES

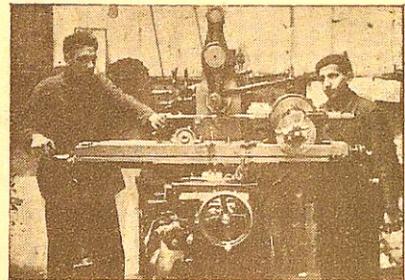
AUTOCARS

para viajes

y excursiones

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN

DE TODA CLASE DE MAQUINARIA



Fresadora «UNIVERSAL BIERNATZKI»

Trabajos garantizados

Personal técnico

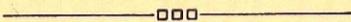
Próximamente, inauguración del

# GRAN GARAGE

en el Paseo de Ategorrieta, n.º 5

DÍA 14 DE SEPTIEMBRE

### III GRAN PREMIO DE TURISMO DE GUIPÚZCOA



La reglamentación de esta carrera no está aun completamente fijada, por estar pendiente de algunos cálculos para poder compensar las cilindradas (cálculos basados en la distancia a recorrer, naturaleza, etc.), en distintas horas de salida.

La salida se comenzará a dar a las DIEZ de la mañana, y la llegada tendrá lugar a las DIEZ de la noche, debiendo correr los concursantes desde la hora que indique el Jurado (al anoche) hasta su terminación con los faros encendidos.

Serán admitidos a correr los coches de turismo provistos de parabrisas, faros, aletas, capota, etc., y con ancho mínimo de carrocería de 0'95, medida interiormente a la altura de los asientos.

Se fijará a cada coche una distancia mínima a recorrer según su cilindrada. El vencedor será el coche que haya recorrido más número de kilómetros en las DOCE horas. Cada coche será manejado por un solo conductor, pero éste podrá alternar con un segundo, debiéndose conocer los nombres de los dos en el momento de hacerse el pesaje, y no admitiéndose la intervención de ningún otro.

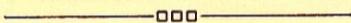
Los aprovisionamientos y reparaciones sólo podrán ser efectuados por el conductor que en aquel momento ocupe el coche.

**PREMIOS: 25.000 pesetas y Copas.**

---

DÍA 15 DE SEPTIEMBRE

### III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN



CILINDRADA SUPERIOR A 1.400 cm<sup>3</sup>      :-:      PESO MÍNIMO: 550 KILOGRAMOS  
: DISTANCIA. 700 KILÓMETROS :

.. ——— P R E M I O S ——— ..

Al Primero.....	50.000 Ptas.
Al Segundo.....	20.000 „
Al Tercero.....	10.000 „
Al Cuarto.....	5.000 „

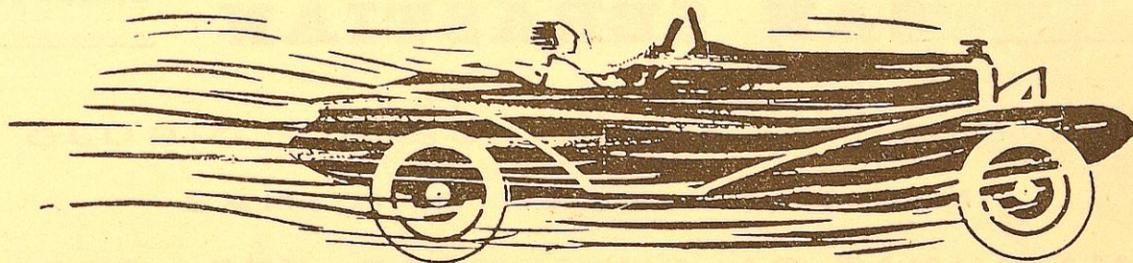
Mil pesetas a la vuelta más rápida.

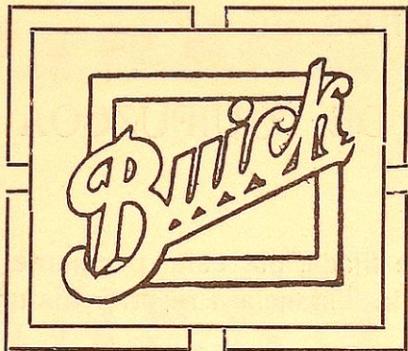
---

Los Reglamentos detallados se están preparando para remitirlos al R. A. C. E. y una vez que sean aprobados por esta entidad, se repartirán a las casas constructoras.

---

Varias importantes casas han asegurado ya su inscripción por lo que se espera tenga más resonancia que en 1924.



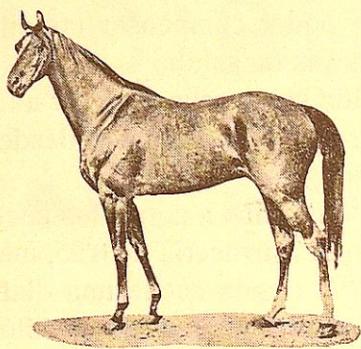


Antes de decidirse a adquirir un coche, visite la Exposición **BUICK**, donde se exhiben los últimos modelos.

**Cuando se construyan mejores automóviles, BUICK los fabricará.**

Los grandes elementos de que disponen las fábricas Buick y la pericia de sus ingenieros, ha permitido lanzar al mercado, a un precio incomparable, los nuevos modelos **BUICK**.

EL PURA SANGRE  
DE LOS AUTOMÓVILES  
"BUGATTI"



Disponibles en todo momento del 4 cilindros (último modelo Brescia) y del famoso 8 cilindros en chasis y en carrocerías sport.

**AGENTES: CIORDIA Y LARRÍNAGA**

Marina, 1 Teléfono 909 Exposición **SAN SEBASTIAN**



**OMINIA**



MIRACRUZ, NÚM. 27

TELÉFONO 22-30

Compañía Oficial del Real Automóvil Club de España

— y del Real Automóvil Club de Guipúzcoa —

Dirección: AVENIDA DE PI Y MARGALL, núm. 16, MADRID

*Agencia General en Guipúzcoa: MAYOR Y COMPAÑÍA. — San Sebastián*

DESPACHO:

Avenida, 19, tripdo.

TELÉFONO 3-56

**CASA "NERECAN"**

**ARTES GRÁFICAS**

**SAN SEBASTIÁN**

TALLERES:

Barrio de Arroca

TELÉFONO 20-67

OBJETOS DE ESCRITORIO Y DIBUJO

MUEBLES PARA OFICINAS

MÁQUINAS CALCULADORAS, ETC., ETC.



## Se impone la revisión del Reglamento

El competente ingeniero y crítico francés, Ch. Faroux, ha expresado su opinión favorable a la revisión del Reglamento para el Gran Premio de Europa 1926. Los términos generales de su criterio quedan condensados en el siguiente artículo:

«Según establece el reglamento que se aplicará al Gran Premio de Europa 1926, el límite inferior de peso de los coches de litro y medio de cubicación ha sido llevado a 550 kilos.

«La prensa técnica extranjera, principalmente la inglesa y americana, no ha acogido favorablemente esta modificación.

«Las carreras en los Estados Unidos constituyen un espectáculo remunerador; por esta causa a ellas no concurren las más importantes casas constructoras, sino empresas especializadas en la construcción de coches de carreras, y esa tendencia exclusiva al espectáculo las aleja de las tentativas de progreso mecánico.

«La limitación de la cilindrada y la del peso fué en los principios de su aplicación admitida con entusiasmo; a ella se deben interesantes mejoramientos técnicos del automóvil, que han llevado consigo un aumento considerable del rendimiento. Pero parece que es una solución que ya ha dado de sí todo lo que dar podía y que convendría aguzar la inventiva en busca de fórmulas más nuevas y útiles.

«Con los motores actuales y con el permiso que otorga el reglamento para usar el turbo-compresor, la potencia efectiva de los coches de carreras de un litro y medio será cuando menos de 160-180 caballos, y aun suprimiendo el compresor no disminuirá mucho esta cifra.

«Además, la imposición de un peso máximo de 550 kilos impulsará a los constructores a aligerar todo lo posible los órganos del chasis, a reducir la anchura de vía, etc. Por su parte, muchos conductores juzgan temeraria la conducción de un coche ligero a velocidades que oscilarán alrededor de 200 kilómetros por hora.

«Lo peor será, pues, que se habrá aumentado el riesgo de accidentes inútilmente, toda vez que en el

aspecto técnico el resultado conseguido será despreciable.

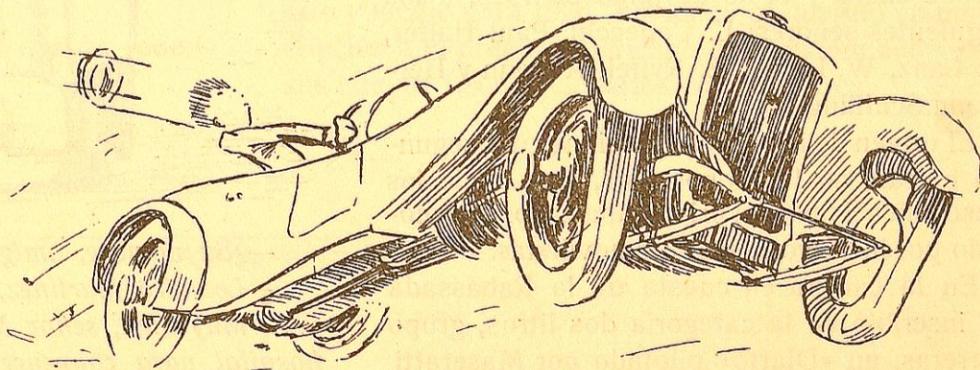
«Si el límite impuesto a la cubicación y el empleo de compresor han contribuido a mejorar muchos órganos mecánicos, en cambio el rendimiento térmico de los motores de explosión sigue siendo, a poca diferencia, igual ahora que quince años atrás, y no parece que reglamentos como el actual contribuyan a mejorarlo en lo más mínimo.

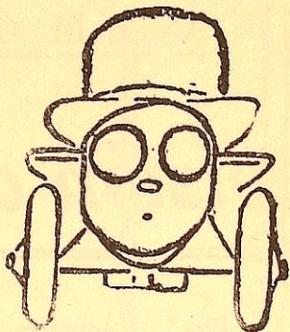
«De seguir este camino, nos metemos en un callejón sin salida. A pesar de observar estrictamente las limitaciones reglamentarias, los constructores, gracias al aumento de la velocidad de rotación del motor y de la presión media, consiguen acrecer las velocidades de los coches.

«Con el reglamento vigente, los constructores crearán filigranas mecánicas, coches de laboratorio podríamos decir, pero que no tendrán aplicación a la construcción del automóvil comercial. Con este reglamento aumentará cada día la complicación del motor en vez de tender, como sería deseable, a su simplificación, la cual, junto con la mejora del rendimiento térmico, contribuiría al abaratamiento del automóvil.

«Sería, pues, de desear que se emprendiese este camino, como más capaz de conducir a resultados eficaces e interesantes.

«Aunque el reglamento discutido ha sido aprobado por la Comisión Deportiva de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, como que no debe entrar en vigor hasta el Gran Premio de Europa 1926, no se perjudicaría a ninguna casa constructora si se procediera inmediatamente a su modificación, pues siendo disputadas este año las pruebas sobre coches de dos litros, no es fácil que ninguna marca haya empezado ya a construir los modelos litro y medio para el Gran Premio de Europa del año próximo. Si los Automóviles Clubs de las diferentes naciones acuerdan solicitar de la Comisión Deportiva Internacional una nueva modificación del reglamento, razonada y viable, no sería difícil su adopción sin lastimar los legítimos intereses de las casas que se proponen concurrir al Gran Premio de Europa 1926».





LOS GRANDES PREMIOS DE 1925.—La Comisión Internacional de Automóviles Clubs fijó en su última reunión las fechas de los grandes premios de 1925.

Gran Premio de Indianópolis (América), 30 mayo.  
Prueba de resistencia del Automóvil Club del Oeste (Le Mans), 1.º junio.

Gran Premio de Europa (Bélgica), 5 julio.

Gran Premio del A. C. Francia (autodromo de Montlhéry), 26 julio.

Gran Premio de Italia (Monza), 6 septiembre.

Gran Premio de San Sebastián (turismo), 14 septiembre.

Gran Premio de San Sebastián (velocidad), 15 septiembre.

\*\*

EL GRAN PREMIO DEL A. C. F.—Se han inscripto para esta magna prueba, hasta la fecha:

1. Mathis; 2. Sunbeam I; 3. Sunbeam II; 4. Sunbeam III.

Las inscripciones a derechos simples se cerraron el 31 de enero.

\*\*

GARAGES ABIERTOS.—El Automóvil Club de París se propone realizar una campaña para conseguir que en cada pueblo haya, por lo menos, un garage abierto durante la noche. Con la ayuda del Sindicato de Iniciativas, se ocupa activamente para lograr este servicio en favor de los automovilistas.

\*\*

UNAS SANCIONES.—La Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos ha notificado a sus diferentes clubs afiliados las penalidades siguientes:

Primera.—El Real Automóvil Club de España ha pronunciado: a) la descalificación de la marca «Diatto» por cinco años; b) la descalificación de don Luis Mora por cinco años; c) la descalificación del conductor señor Maseratti por dos años.

Segunda.—El Automóvil Club de Suiza ha descalificado, por el período de tiempo entre 1.º de enero y el 30 de junio de 1925, a los siguientes señores: L. Capecchi, Paul Halter, E. Lanz, W. Luthy, E. Ryffel, Almann y Hermann Schilling.

El origen de las descalificaciones del segundo párrafo no las conocemos, pero el de las descalificaciones del primer apartado, es conocido por la mayoría de automovilistas.

En la carrera en cuesta de la Rabassada se inscribió en la categoría dos litros, grupo carreras, un «Diatto» pilotado por Maseratti, que efectuó el mejor tiempo del día.

Después de celebrada la prueba, don Arturo Elizalde presentó una reclamación a «Penya Rhin», fundada en la cilindrada del coche, lo que exigió la comprobación de la misma.

Verificada la cubicación del motor del «Diatto» de Maseratti, resultó que su cilindrada era de 2.951,48 c. c., en vez de 2.000 c. c., cilindrada máxima admitida en la categoría en que fué inscrito.

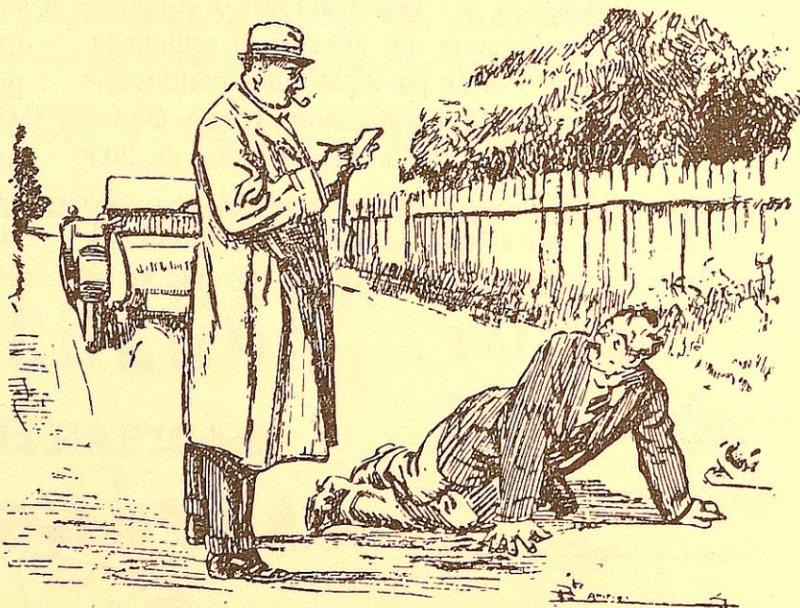
Esta verificación daba la razón al reclamante señor Elizalde, acordando «Penya Rhin» descalificar el coche Diatto pilotado por Maseratti y no dar a conocer el tiempo logrado por este corredor en la carrera en cuesta de la Rabassada, entendiéndose, sin duda, que no entraba en las atribuciones de la Sociedad tomar decisiones más graves.

La decisión tomada por los comisarios de «Penya Rhin» fué aceptada por el R. A. de C., que indicó, sin embargo, que su intervención en el asunto solo podría iniciarse en el caso de que por alguno de los concursantes afectados por la decisión de los comisarios se presentara en recurso contra el fallo dictado por «Penya Rhin».

Don Arturo Elizalde, no conforme con el fallo de «Penya Rhin», apeló al R. A. de C., que resolvió el asunto conforme lo había fallado «Penya Rhin». La casa Elizalde recurrió entonces al R. A. de España, que falló la cuestión en la forma que ha sido hecha pública por la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

\*\*

LOS PUR SANG.—En el autodromo de Sitges, los componentes de la Penya Pur Sang, adherida a la Penya Rhin, han realizado interesantes pruebas



—¿Su nombre, amigo?

—Leandro Martínez, calle de...

—Muy bien, señor Martínez, mañana le visitaré en el hospital para convencerle de la necesidad de hacer un seguro...

de las que han salido muy airosoamente los famosos «Bugatti» y sus conductores.

Manuel Bertrand, sobre chasis 1 1/2 litros, cubrió los 20 kilómetros a 118 kilómetros por hora; vuelta más rápida, 123 kilómetros por hora.—Eusebio Bertrand, sobre chasis 2 litros, 129 y 138 respectivamente; y Fernando de Vizcaya, sobre chasis 2 litros, 133 y 145 kilómetros por hora.

\* \* \*

VALIOSA COLABORACIÓN.—El Real Automóvil Club de Bélgica se propone organizar el Gran Premio de Europa 1925, por lo menos con igual éxito que en Monza y Lyon.

Para ello no ha dudado en asegurar el concurso, como principal agente ejecutivo de la organización, de M. Delatole, que en Lyon fué el brazo derecho de la alta dirección técnica francesa.

\* \* \*

CARRERA SUSPENDIDA.—Este año no se celebrará la carrera Holanda-Inglaterri, según una información de Amsterdam.

\* \* \*

LOS VECINOS DE BROOKLANDS.—Los vecinos del autódromo de Brooklands se han lanzado nuevamente a la ofensiva. Les incomoda el ruido de los motores, sobre todo los días de carreras o de tentativas de records, y exigen nada menos que la clausura del autódromo. Como el Municipio se manifiesta neutral en el litigio, es posible que entiendan en él los tribunales de justicia.

\* \* \*

LAS CARRERAS EN INGLATERRA.—Parece que el teniente coronel y diputado Moore-Brabazon se propone llevar al Parlamento un proyecto de ley autorizando de nuevo las carreras de automóviles en carretera en Inglaterra. La prensa y los industriales han acogido con gran satisfacción este proyecto.

\* \* \*

460.000 COCHES EN INGLATERRA.—El 1.º de enero de 1925 había en Inglaterra 460.000 coches particulares en circulación, contra 384.000 en la misma fecha de 1914.

El gobierno ha previsto, para el entretenimiento de las carreteras en 1925, un crédito suplementario de cinco millones de libras.

\* \* \*

SEGURIDAD ANTE TODO...—Este es el título adoptado por una asociación inglesa, en cuyos reglamentos se citan las seis reglas siguientes para conducir con seguridad:

I. Conserve usted abiertos los ojos y despierto su espíritu.

II. Conduzca como quiera que los demás conduzcan.

III. Consérvese usted y su vehículo en un estado que rinda una conducción segura.

IV. Espere siempre el peligro.

V. Aprenda, haga y observe las señales.

VI. Obedezca la ley en la letra y en su espíritu

\* \* \*

UN «AS» BRITÁNICO.—El famoso corredor J. G. Parry Thomas, que tanto se ha distinguido en la famosa pista de Monthléry, se ha inscripto para el Gran Premio del A. C. F. velocidad. Thomas conducirá un 8 cilindros de 1.500 c. c. con sobrealimentación.

LAS CARRERAS DE INDIANÓPOLIS.—M. Myers, director de la pista de Indianópolis, después de un largo viaje de propaganda por Europa en busca de inscripciones para el Gran Premio 1925, del antiguo autódromo americano, ha hecho algunas declaraciones que parecen indicar que serán pocas numerosas las marcas europeas que participen en aquella carrera.

Alberto Guyot, el veterano corredor francés, tendrá tres coches en el Gran Premio de Indianópolis 1925. Estos tres coches son construídos por el mismo Guyot, que de un tiempo a esta parte se dedica a la construcción de vehículos especiales para carreras, desconociéndose los nombres de los pilotos que acompañarán a Guyot en su expedición.

Las características generales de los «Guyot-Special» son, asimismo, desconocidas, pudiendo solo afirmarse que los vehículos irán equipados con motores de 6 cilindros, sin válvulas.

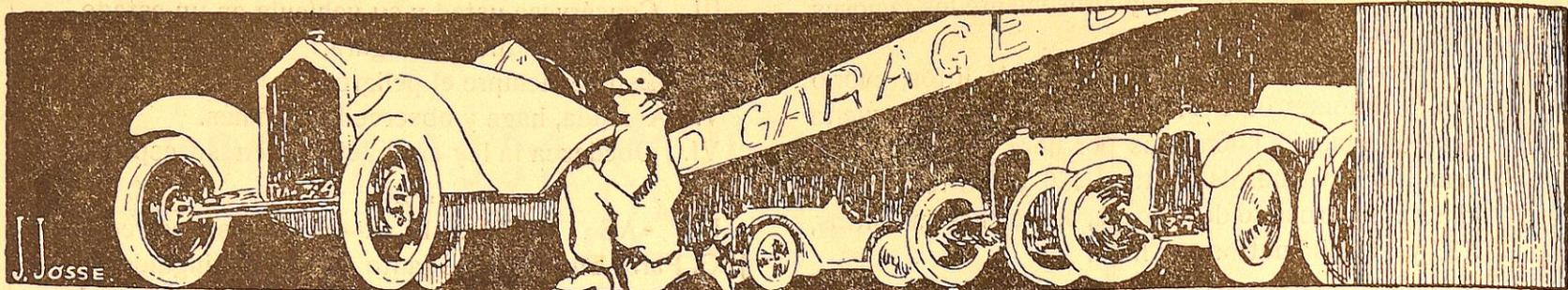
Otro participante europeo probable es Bordino, que con su «Fiat» ha tomado ya parte en varias carreras sobre autódromos americanos y que permanecerá en los Estados Unidos hasta la fecha en que se celebra el Gran Premio de Indianópolis.

De las demás marcas que visitó Mr. Myers no pudo sacar la seguridad de su participación a la carrera americana. «Bugatti» no contestó nada en concreto, pero «Delage», «Alfa-Romeo», «Sunbeam» y «Mercedes», respondieron que no les era posible inscribir sus coches en el Gran Premio de Indianópolis 1925.

En resumen, que serán pocos los representantes europeos en la clásica prueba americana de este año; pero, en cambio, según las impresiones de Mr. Myers, será notable la inscripción europea en 1926.

En 1926, el Gran Premio de Indianópolis y el Gran Premio de Europa, se correrán con coches de 1.500 c. c.; en previsión de este cambio, la mayoría de casas no han establecido ningún modelo de dos litros y trabajan ya en la preparación de sus nuevos litro y medio para 1926, habiendo prometido su inscripción a la prueba americana del próximo año, con sus nuevos 1.500 c. c., varios constructores.





## Garages Recomendados

### Garage Internacional

Gloria, 2.

Teléfono 24-36

### 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

SAN SEBASTIAN

### Garage Panhard

Miracruz, 26

### Garage CANTABRICO

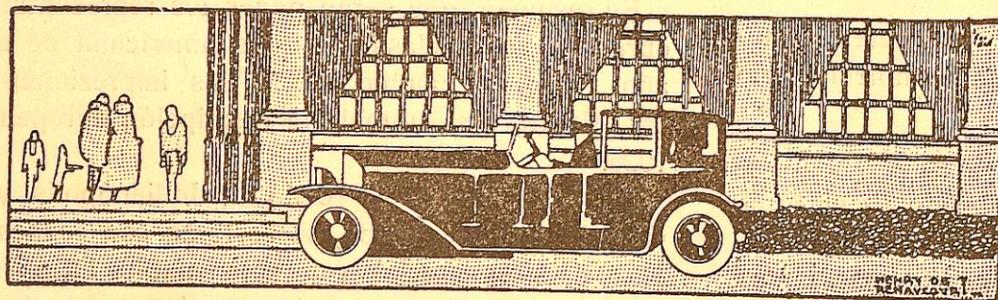
Calle San Francisco

### Garage CONTINENTAL

Marina, 4

### Garage HISPANO-SUIZA

Marina, 6



## Hoteles y Restaurants Recomendados

### GRAN HOTEL CENTRAL

ANTIGUO PARADOR REAL

Calle Mayor, 5

Teléfono 14-43

### Gran Hotel Ezcurra

Santa Catalina, 6 - Teléfono 1-44